

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. JEAN PARÉ, président
 Mme MARGUERITE BOURGEOIS, commissaire
 M. ALEX HARPER, commissaire

**PROJETS DE RÈGLEMENTS
COUR GLEN
CENTRE UNIVERSITAIRE DE SANTÉ MCGILL (CUSM)
HÔPITAL DES SHRINERS**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 12 mai 2005, 19 h
Trinity Memorial Anglican Church
2146, rue Marlowe
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 12 MAI 20051

MOT DU PRÉSIDENT 1

PRÉSENTATION D'INFORMATIONS ADDITIONNELLES

PAR LE PROMOTEUR : 3

PRÉSENTATION D'INFORMATIONS ADDITIONNELLES

PAR LA VILLE DE MONTRÉAL : 7

PRÉSENTATION DE L'HISTORIQUE DU PROJET CUSM

PAR LE PROMOTEUR..... 8

PÉRIODE DE QUESTIONS :

M. STEPHEN ABBOTT 10

M. SIASB ZANGANEH 15

M. DON WEDGE 18

M. ROBERT DUPONT 25

M. MICHEL BARCELO 33

Mme ANDREA TAIT 43

M. JEREMY SEARLE 47

M. PETER McQUEEN 55

M. DON WEDGE 60

Mme DEBORAH MERMELSTEIN..... 67

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames, Messieurs, bonsoir. Good evening Ladies and Gentlemen. Bienvenue à cette deuxième séance de la consultation publique sur le projet du Centre universitaire de santé McGill.

10 Cette consultation a pour objet précis, les deux projets de règlements qui permettront la réalisation du Centre de santé université McGill et de l'Hôpital des Shriners sur le terrain connu sous le nom de Cour Glen, tout près d'ici. La Cour Glen chevauche les arrondissements de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce et Westmount. Toutefois, les projets de règlements ne touchent que la partie du site comprise dans Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce.

15 La séance de ce soir est la poursuite de celle que nous avons tenue hier soir. Comme hier, toutes les interventions sont enregistrées et sténotypées; l'enregistrement de même que la transcription des notes sténotypées seront accessibles au public.

20 Tonight's meeting is recorded both on tape and in shorthand. The audio recording and the transcription will be available to the public.

25 Aux tables, de part et d'autre de la Commission, vous voyez les responsables du dossier qui fait l'objet de cette consultation, tant pour le CUSM que pour la Ville de Montréal. Ces personnes sont ici pour répondre à vos questions et à celles de la Commission.

 La présentation d'hier soir et toute la documentation demeurent disponibles pour référence au besoin.

30 Last night's meeting started with a presentation of the McGill University Health Centre and of the Municipal By-Law Proposals. The presentation material and documents are available again tonight for reference.

35 Je vous rappelle brièvement les règles de déroulement. Comme toutes les consultations publiques, celle-ci se déroule en deux parties : la séance de ce soir est pour permettre aux citoyens et à la Commission d'obtenir de l'information sur le projet et sur ses conséquences. Ce n'est donc pas le moment d'exprimer son opinion mais bien de s'informer.

40 La deuxième partie, qui commencera le 15 juin, permettra aux citoyens de prendre position sur le projet. La Commission entendra alors toutes les personnes qui désirent exprimer leur opinion ou formuler des commentaires.

45 Today's meeting is for information purposes. In a short while, there will be a period of questions. On June 15th, we will start hearing the citizens who want to express their opinion and comments including those who have filed a brief or will do so.

50 Dans un instant, après quelques points d'information, j'inviterai les personnes qui s'étaient inscrites hier soir à prendre place devant nous. Je rappelle qu'il faut s'inscrire à la table d'accueil pour poser des questions et le registre est ouvert à partir de maintenant pour ceux qui ne sont pas inscrits et qui voudraient poser des questions.

55 Je permettrai deux questions par intervention. Comme le registre reste ouvert, vous pourrez vous réinscrire pour des questions supplémentaires. Je vous demande d'éviter les sous questions et de ne pas faire de préambules sauf si c'est indispensable pour comprendre votre question. Je vous demande aussi de réserver vos opinions pour les séances du mois de juin. Toutes les questions doivent être adressées au président de la Commission, donc à moi.

60 You must register at the desk near the entrance if you want to ask questions. However, those who gave their name last night don't have to register again and they will be called first. Others can register as of now. I will allow two questions at the time. However, you may register again for additional questions. You may address your questions to the Chair, in English or in French.

65 Après chaque présentation, les commissaires et le président peuvent aussi poser des questions. Et pour de l'information additionnelle sur le déroulement de la soirée, n'hésitez pas à vous adresser à nos préposés à la table d'accueil.

70 For any additional inquiry or comment regarding the procedure, don't hesitate to talk to our people at the back. They are there to help.

75 Mes chers amis, ma tâche est de favoriser la participation de tout le monde et de permettre à tous de bien se renseigner. Pour y arriver, rien de tel qu'un climat serein où les échanges se font dans le respect mutuel et la courtoisie. Je ne permettrai donc ni manifestation d'approbation ou de désapprobation, ni remarques désobligeantes, ni propos diffamatoires, ni attitudes méprisantes.

My duty tonight is to encourage participation and make sure everybody has access to relevant information. This can only be achieved when all parties adopt a polite, respectful

80 behaviour. This is why I will not tolerate any form of demonstration, disagreeable remarks or defamatory comments.

Je demande à ceux qui ont un téléphone cellulaire de l'éteindre ou de le mettre en mode silencieux. To those of you who have a cellular phone, kindly make sure that your ringer is off.

85 Je vais demander maintenant, dans un premier temps, au porte-parole du CUSM, monsieur Dufresne, s'il a des éléments d'information ou des documents à soumettre en réponse à des questions d'hier. Monsieur Dufresne?

90 **M. JEAN B. DUFRESNE :**

Je sais qu'on aura bientôt un certain nombre de réponses écrites, peut-être que nos consultants ont déjà des éléments de réponses qu'ils peuvent livrer ou préfèrent-ils les soumettre par écrit à la Commission pour inclusion sur le site? Alors Luc Couture, est-ce que vous êtes prêt à livrer certaines des informations que vous avez préparées?

95 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Couture?

100 **M. LUC COUTURE :**

Oui. Je ne suis pas prêt à déposer par écrit mais si vous le désirez, je pourrais donner verbalement quelques éléments de réponse.

105 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, c'est très utile de les donner verbalement, ça permet de les partager immédiatement avec tout le monde et vous êtes libre, bien sûr, de les compléter ensuite par écrit.

110 **M. LUC COUTURE :**

Parfait. Alors il y a cinq éléments de réponse qu'on a préparés suite à la réunion d'hier, Monsieur le président.

115 **LE PRÉSIDENT :**

Si je comprends bien, c'est même illustré?

120 **M. LUC COUTURE :**

Oui, tout à fait.

125 **LE PRÉSIDENT :**

Excellent.

130 **M. LUC COUTURE :**

130 Alors le premier élément de réponse c'est concernant la répartition modale des déplacements. La répartition modale c'est la proportion des gens qui se déplacent selon les différents modes de transport, soit l'automobile, l'autobus ou d'autres modes. Actuellement, dans les cinq hôpitaux de la CUSM, vous avez un tableau qui démontre la répartition modale des employés, des patients et des visiteurs et le total dans la situation actuelle; 43% de la clientèle se déplace en automobile et 38% en transport en commun.

135 Pour notre étude d'impact sur la circulation, on a fait certaines hypothèses et ce qui est très important de noter, c'est que pour les employés, comme on a expliqué hier, on fait l'hypothèse qu'étant donné l'excellente desserte en transport en commun, qu'il y aura un transfert modal vers le transport en commun de plus ou moins 10%. Donc qu'il y ait plus d'employés qui vont prendre le métro et le train qui sont les modes lourds qui sont d'une très grande capacité et au total, ça donne une répartition modale d'environ 44% pour le transport en commun comparativement à 38% dans la situation actuelle.

140 Et si on compare ça avec d'autres hôpitaux, comme l'Hôpital Général ou l'Hôpital Saint-Luc, c'est des pourcentages qui nous semblent très raisonnables. Au centre ville actuellement, le matin, la répartition modale est environ de 56%.

145 Le deuxième point, c'est concernant les coûts de stationnement. C'est essentiellement les mêmes informations qu'on a données hier. Les coûts spécifiques ne sont pas encore connus étant donné qu'on est à l'étape des études de préconcept. Les coûts pour 2 500 places de stationnement sont inclus actuellement dans les estimés de construction globaux. L'ordre de grandeur, on parle de 20 000 \$ à 25 000 \$ par case de stationnement et puis le prix va varier, évidemment, en fonction des conditions du sol, la conception de la structure, des rampes, le nombre d'étages, et cetera, et cetera.

150 Le troisième point, c'est concernant le nombre de véhicules qui accèdent au site. Alors hier on parlait d'environ 4 200. Effectivement, par 24 heures, notre estimé c'est 2 200 patients et visiteurs, 1 920 employés médecins pour un total de 4 120 automobiles. À ceci, il faut ajouter une soixantaine de camions par jour et environ une trentaine d'ambulances, ce qui nous amène au chiffre de 4 200 qu'on vous avait mentionné hier.

160

165 Si on ramène ça à une période de pointe, c'est-à-dire trois heures, de 6 h à 9 h, ça donne 2 170 véhicules. Et si on ramène ça à l'heure de pointe, l'heure la pire du matin, de 7 h à 8 h, on parle d'environ 1 100 véhicules qui vont accéder.

170 Je crois qu'il y a deux figures qui vont avec ça. Alors voyez comment ça se répartit : par l'entrée des employés, 1 900 véhicules par jour qui vont accéder par la rue Saint-Jacques; par le boulevard Décarie : 1 950, par l'entrée principale; 250 par l'entrée secondaire; et à l'heure de pointe, environ 500 à 600, comme j'avais mentionné hier, 600 par l'entrée des employés, 435 et 55 pour un total de 1 085. Donc ça vous donne la répartition horaire de l'entrée.

175 Évidemment, les mouvements de sortie c'est approximativement le même ordre de grandeur mais dans le sens inverse, tous les détails sont dans le rapport.

180 Quatrième élément d'information, le nombre d'autobus. Le réseau d'autobus qui dessert la station Vendôme, Monsieur le président, est très développé et il comporte 11 circuits. Il faut mentionner, comme j'ai dit tantôt, que la station Vendôme est une des principales stations à Montréal, intermodale, avec une ligne de métro, trois lignes de train et 11 circuits d'autobus. Mais les modes lourds, le train et le métro, on pense que ça va accaparer environ 80% des nouveaux déplacements en transport en commun.

185 Donc la STM ne prévoit pas de grands chambardements dans son réseau d'autobus mais des ajustements mineurs au niveau des fréquences afin de répondre à la demande et, également, de modifier quelques circuits en fonction des nouvelles grilles de rues, comme la rue Décarie à double sens, la rue Maisonneuve, la rue Girouard. Donc on n'a pas ces données-là, les études sont en cours, mais il ne devrait pas y avoir d'augmentation significative du nombre d'autobus sur les rues avoisinant le site Glen.

190 Dans le rapport d'étude, il y a un tableau qui sera fourni avec la réponse écrite, de toutes les lignes d'autobus et les fréquences des différents circuits. Donc vous avez une carte ici qui montre les différents circuits qui sont sur la rue Sherbrooke, la rue Décarie. Ce sera fourni avec la réponse.

195 Pour les débits de circulation autour de site, notre zone d'étude est illustrée ici, qui comprend le site Glen et aussi jusqu'à la rue Girouard et la rue Sherbrooke, entre la rue Saint-Jacques.

200 Les données qui ont permis d'établir les débits proviennent du ministère des
Transports avec le modèle N2 qui est utilisé depuis plusieurs années dans la région de
Montréal pour toutes les grandes études de circulation. On voit un exemple de sortie qui
nous permet d'avoir les débits générés qui se dirigent vers l'entrée Saint-Jacques et on a
une autre carte qui montre les débits. Oui, ici, vous voyez la flèche, l'entrée Saint-Jacques et
on voit que l'impact est surtout concentré à partir du nord sur Décarie, l'autoroute Décarie,
205 ensuite le boulevard de Maisonneuve et le boulevard Décarie ainsi que la rue Saint-Jacques
pour les mouvements en provenance de l'est et de l'ouest.

Ça, c'est les mouvements des employés. Maintenant, pour la clientèle, c'est un peu
la même chose. On voit du nord, c'est le boulevard Décarie et Maisonneuve et Décarie, il y a
210 un peu de trafic qui va s'ajouter sur la rue Saint-Jacques.

Concrètement, on a produit deux cartes qui montrent ce qui est ajouté et ce qui est
ajouté et réduit. En vert, c'est les débits qui augmentent; alors on voit ici, on parle d'à peu
près 600 véhicules/heure le matin sur Maisonneuve à cause de la nouvelle bretelle. Sur
215 Décarie, 700 et on voit sur Saint-Jacques, c'est de 500 à 600.

Par contre, plus on se dirige vers le nord, on parle d'une centaine de véhicules. Et
après ça, au nord de Sherbrooke, moins de 50 véhicules, qui sont des impacts assez faibles
sur Maisonneuve également. Donc les principaux impacts, c'est sur Maisonneuve, Décarie et
220 Saint-Jacques le matin. L'après-midi, c'est un peu la même chose. On voit sur Saint-
Jacques, on parle de 700 véhicules additionnels, 900 ici à cause de la nouvelle bretelle, 700
sur Décarie – mais le boulevard Décarie est remis à quatre voies.

Donc la même chose au nord. Plus on s'éloigne de Maisonneuve, moins que les
225 impacts sont importants. On parle d'une vingtaine de véhicules et sur Sherbrooke, ce qui est
important, c'est que la circulation est diminuée à cause de la nouvelle sortie qui arrive
directement sur Maisonneuve. Donc toutes ces informations-là vous seront fournies par écrit
dès que possible.

230 Merci, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

235 Merci, Monsieur. Ça fait le tour ou s'il y a d'autres informations à donner pour ce soir,
Monsieur Dufresne? Ça viendra? Très bien. Merci. De toute façon, l'information reste là et ça
pourra alimenter des questions ce soir.

Je me tourne du côté de la Ville, est-ce qu'il y a des éléments d'information que vous pouvez ajouter ce soir, Monsieur Galipeau?

240 **M. GILLES GALIPEAU :**

Oui. On avait soulevé une question sur la qualité de l'air. On a fait quelques recherches qu'on vous communiquera par écrit. Ce qu'on a pu obtenir aujourd'hui c'est que la réglementation dans le domaine de la qualité de l'air relève de la Communauté
245 métropolitaine de Montréal et que l'application de la réglementation relève de la Ville; qu'il existe, sur le site Internet de la Ville, un site qui permet d'obtenir des informations sur la qualité de l'air à différents endroits sur le territoire de la Ville.

Malheureusement, il n'y a pas d'endroits qui sont immédiatement adjacents au site
250 de la Cour Glen. Les emplacements qui sont les plus rapprochés du site de la Cour Glen sont des prises qui sont faites à l'intersection, en fait, de la rencontre de l'autoroute Décarie et de l'autoroute Métropolitaine. Ensuite, on a un autre site qui est dans le centre ville sur le boulevard Maisonneuve et un autre site qui est dans Verdun près de la rive.

255 Donc ce ne sont pas des emplacements qui sont immédiatement adjacents au site. La qualité de l'air, on peut avoir des informations sur la qualité de l'air, des informations historiques et des informations quasi instantanées sur le niveau de qualité de l'air.

260 **LE PRÉSIDENT :**

Je comprends qu'il y aura des données complémentaires qui nous seront fournies bientôt?

265 **M. GILLES GALIPEAU :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

270 D'accord. Merci, Monsieur. Alors avant d'inviter la première personne inscrite ce soir, la Commission voudrait demander à monsieur Dufresne d'apporter quelques précisions à la suite de plusieurs questions qui ont été posées hier sur le cheminement du projet et sur les différentes décisions dont il a fait l'objet.

275 Le processus de planification, bien sûr, est bien décrit dans la documentation mais il est utile de savoir peut-être quelles sont les étapes qui donnent lieu à des décisions de la part, notamment, des autorités gouvernementales. Alors très brièvement, pouvez-vous nous rappeler l'essentiel de ça, Monsieur Dufresne, s'il vous plaît?

280 **M. JEAN B. DUFRESNE :**

Avec plaisir, Monsieur le président. Notre présentation d'hier effectivement était certes relativement aux étapes qui étaient à venir mais il est effectivement une bonne idée de donner un aperçu de la chronologie qui nous a amenés où est-ce qu'on est actuellement.

285

Si je remonte à peu près dix ans en arrière, en 1994, les premières esquisses génériques pour un regroupement des hôpitaux, de ce qui allait devenir le Centre universitaire de santé McGill mais qui, à l'époque, étaient cinq institutions indépendantes ont été réalisées sous commission des hôpitaux entre eux et de leur fondation avec une très faible contribution gouvernementale.

290

À ce moment-là, on dessinait des formes d'hôpitaux, qu'est-ce que pourrait avoir l'air un hôpital qui regrouperait les cinq institutions mais il n'y avait aucun site qui était identifié, ce n'était simplement que des hôpitaux génériques.

295

En 1997, les cinq partenaires sont entrés administrativement dans une fusion formelle, volontaire. C'est la fusion volontaire la plus importante d'hôpitaux qui n'ait jamais à cette date été réalisée au Canada. Et parallèlement se poursuivaient les recherches et les études en vue de donner une forme, une vision pour supporter la création de cet hôpital pour regrouper nos activités.

300

En 98, un comité de volontaires a identifié un certain nombre de sites à Montréal et a, en fonction d'un certains nombres de critères, identifié un site qui lui semblait optimal et a fait approuver ce choix par le conseil d'administration du nouveau Centre universitaire de santé McGill. C'était évidemment le site de la Cour Glen tel qu'on le connaît aujourd'hui.

305

En 1999, nous avons reçu du gouvernement une autorisation de préparer la programmation fonctionnelle du futur hôpital. Une programmation fonctionnelle, en quelques mots, c'est la description la plus poussée qu'on peut faire d'un bâtiment en n'utilisant que des mots et que quelques croquis. Ce n'est pas un concept architectural mais c'est plutôt une description des systèmes opérationnels, des pièces, des locaux, des équipements et des descriptions générales des systèmes qui vont l'animer.

310

Cette programmation-là a donc été entreprise dès l'aube de l'an 2000 et en développant cette programmation, au terme de cette programmation, un premier préconcept architectural a été produit. C'est un préconcept architectural qui était ancré dans la géographie, donc qui proposait une implantation dans un site discret, précis sur le site Glen. Et à cette époque-là, ce bâtiment regroupait nos cinq hôpitaux, donc présupposait la fermeture de nos cinq sites.

320

Cette esquisse très intéressante a été présentée aux autorités de la Ville de Montréal, le comité d'architecture et d'urbanisme, a également été présenté sur une base volontaire à diverses assemblées publiques, en plus des nombreuses rencontres informelles que nous avons avec des organismes communautaires.

325

En parallèle, le gouvernement s'est penché sur cette proposition et en est venu à la conclusion qu'elle devait être modifiée d'une façon relativement importante. Ce qui nous a été demandé de faire l'a été, précisément, en 2003. Nous avons reçu des instructions du gouvernement qui nous demandaient premièrement de présenter une alternative de projet où nous conserverions un de nos sites, un site avec une urgence, de façon à garder une urgence disponible au centre ville de Montréal.

330

Il faut comprendre que dans le contexte, on envisage la fermeture – si on voit d'une façon systémique, Montréal, les projets des deux centres hospitaliers entraînaient la fermeture des urgences Hôtel Dieu, Royal Victoria et Général. Et l'Agence de Montréal et le Ministère, de concert, jugeaient que c'était une perte de services au coeur de Montréal qui était trop importante. On nous a donc demandé de garder un de nos hôpitaux ouvert avec une urgence fonctionnelle 24 heures sur 24 au coeur de Montréal.

335

On nous a demandé également de faire une étude pour revoir s'il n'y aurait pas un site alternatif plus adéquat que celui de la Cour Glen. Cette étude-là a été faite, a été d'abord soumise aux autorités de Montréal, on a identifié les sept ou huit sites qui avaient été identifiés à l'origine, en 1998; on a vérifié ceux qui étaient encore disponibles, on en a trouvé de nouveaux qui étaient devenus disponibles, la Ville nous en a rajouté un huitième et nous a demandé de l'inclure. Il y a eu une étude multicritères qui a été réalisée et cette étude a confirmé que le site Glen demeurait le meilleur choix possible pour l'implantation du site Glen.

340

345

Toutes ces études-là ont été remises au gouvernement en décembre 2003, à la date butoir qui avait été fixée par le gouvernement. La Commission Mulroney-Johnson a été formée en novembre 2003, a reçu rapport du CUSM relativement à toutes les questions qui avaient été posées, relativement à la programmation du projet, à l'identification d'un site alternatif et évidemment à une configuration sur deux sites.

350

En avril 2004, la Commission Mulroney-Johnson a rendu un rapport et un certain nombre de recommandations et une de ces recommandations-là ayant trait à la confirmation du choix du site Glen.

355

360 En juin 2004, le gouvernement a fait un certain nombre de gestes d'une façon très
publique. Premièrement, il a confirmé son intention d'aller de l'avant avec le projet
d'implantation du Centre universitaire de santé McGill, ensuite il a confirmé le choix du site
Glen comme étant le site le plus approprié pour la réalisation du Centre et il nous a donné
une autorisation très concrète de procéder et d'entamer des discussions et des négociations
avec les autorités municipales et régionales pour la modification du cadre réglementaire,
365 étape préalable évidemment à tous dépôts de projets de permis de construction, qui sont
des étapes qui viennent ultérieurement.

370 Donc dès l'automne 2004 et au cours de 2004 et de 2005, on a eu des discussions
assez intenses avec nos partenaires socioéconomiques avec qui on entretient des relations
depuis un peu plus que cinq ans et avec, évidemment, les services municipaux concernés
au service central, aux arrondissements, de façon à pouvoir définir les paramètres de
développement qui semblaient appropriés pour guider la modification du cadre
réglementaire.

375 Et, finalement, Monsieur le président, la dernière étape de cette chronologie-là, le 18
avril, le Conseil municipal de Montréal a accepté, en première lecture, une version d'une
proposition de modification au cadre réglementaire qui a été présentée, je pense avec
beaucoup de clarté, par monsieur Galipeau, hier.

380 Alors nous en sommes aujourd'hui à ce stade précis où l'Office joue le rôle que vous
avez décrit aussi très bien hier.

LE PRÉSIDENT :

385 Très bien. Merci, Monsieur Dufresne. Là aussi, c'est des éléments d'information, au
besoin, sur lesquels on pourra revenir en cours de route. Est-ce que mes collègues ont des
questions à ce stade-ci là-dessus? Ça va? Merci.

390 Bien. Alors j'inviterais donc, comme je vous l'ai dit, en premier lieu les personnes qui
avaient donné leur nom hier soir pour poser des questions. La première personne dont j'ai le
nom, c'est monsieur Jean-Marc Pagé. Est-ce qu'il est ici? J'ai maintenant le nom de Stephen
Abbott. Bonsoir, Monsieur. Good evening.

M. STEPHEN ABBOTT :

395 Hi. My question is: I want to know what provisions have been made to allow access
to the local residents, private and commercial, during the road works, transformation of
Decarie boulevard?

LE PRÉSIDENT :

400 La question est assez précise. Donc sur le boulevard Décarie, quelles dispositions sont prises pour permettre aux résidents ou aux exploitants de commerces de continuer à avoir accès? Vous pouvez peut-être répondre en anglais, Monsieur Couture, s'il vous plaît?

M. LUC COUTURE :

405 Oui, pas de problème. The access – of course, the project, Mr. Chairman, includes the construction of a median in the centre of the boulevard and this is to ensure the fluidity and the safety of the traffic. And because of the large number of vehicles that are planned, for people that are on Decarie, there is an internal loop which is not clearly shown here. On
410 the land of the Hospital, the two accesses are linked together by an internal road that can be used. If you are on Decarie and you have a problem with access, people can use this loop to make a U-turn and then go on either side of the boulevard and this can be done in both directions.

415 **LE PRÉSIDENT :**

But we're talking...I'm talking especially about the construction period.

M. LUC COUTURE :

420 Oh, sorry.

LE PRÉSIDENT :

425 Yes. While we are rebuilding Decarie, to what extent will traffic and access be maintained, taking into consideration the residences and the commercial activities on that street?

M. LUC COUTURE :

430 Sorry, I misunderstood the question.

LE PRÉSIDENT :

435 No problem. It's useful anyhow.

M. LUC COUTURE :

440 For the construction period, the City of Montreal will certainly plan the construction by phases in order to maintain the traffic at all times. But we have not done the detailed planning. But the construction will have to be done in different phases to maintain accessibility.

LE PRÉSIDENT :

445 And who guarantees that or who takes the decision to work indeed in such a way that it does not interfere with a convenient access? Monsieur Perreault?

M. MARC PERREAULT :

450 As we said yesterday night, we're presently in a process of negotiating development agreement with the Town of Montreal, including the ministère des Transports du Québec and I think that your question is very relevant and it should be part of the process and of mitigation measures that have to be included in the development of the plans and the implementation, in fact, of the construction work. So I think that's a note – I'm just looking at
455 Sylvie Mercier, that she's taking. We're having a meeting next week and I'm pretty sure that it's going to be on the agenda, how we deal with the steps of construction and how we take care of the local traffic for the residents.

LE PRÉSIDENT :

460 If I may add, when you do such major works as converting sort of two or three-lane boulevard into something with at least five "travées si vous voulez", could you indeed do it while keeping at least a flow in both directions or at least in one direction to give proper access?
465

M. MARC PERREAULT :

470 Well, I suppose because we're extending, we're widening Decarie by about 20 meters on our site, which means that in reality, the actual two lanes that are existing could stay for a while till we wider the road and then when this is finished, I suppose they can shift the traffic on the new two lanes and then redo the rest of it. But this is in theory; I don't know how it's going to work in fact because there's a major – In fact, we have to redo the Decarie viaduct as well and this is a major work. So we don't know if at one time, the traffic will be stopped on Decarie for a certain period of time, but I think it's really premature tonight to
475 commit either ourselves or the Town on what's going to be the phase in construction. We're not, unfortunately, at that stage right now.

LE PRÉSIDENT :

Okay.

480

M. LUC COUTURE :

Mr. President?

485

LE PRÉSIDENT :

Oui. Monsieur Couture has a...

M. JEAN B. DUFRESNE :

490

Monsieur Couture a un complément.

M. LUC COUTURE :

495

Mr. Chairman, just for example, we don't know the details how it can be done, but in 2002 and 2003, the three overpasses over autoroute Decarie, namely Sherbrooke, Upper Lachine and Saint-Antoine have been refurbished by maintaining always at least one traffic lane opened. So it has been done in the past, it can be done. The details are not planned yet but certainly it can be done.

500

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Perreault?

505

M. MARC PERREAULT :

Maybe, Mr. Onesson from the Town of Montreal could have a complement?

LE PRÉSIDENT :

510

Monsieur Onesson, oui?

M. PHILIPPE ONESSON :

515

Yes. I work with the Traffic Department at the City and we have a team that reviews the construction plans and part of our mandate is to ensure that the access for all the residents and commercial owners and the clients is ensured – it's part of our mandate and

we ensure that road. So we review the plans that are provided and the programming that is provided by the contractors to make sure that the access is guaranteed at all times.

520

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur. Would you have a second question, Mr. Abbott?

525

M. STEPHEN ABBOTT :

Yes, I do. During the decontamination and construction of the road phases, is there a liaison officer the local residents can deal with if there are problems with the contractors and subcontractors or whomever?

530

LE PRÉSIDENT :

Okay. Monsieur Dufresne?

535

M. JEAN B. DUFRESNE :

Yes. We have established a hotline, a number that is answered by one person that I will designate in the room; this is Mrs. Johanne – would you stand up Johanne? Johanne Emmanuel is specifically dedicated to receive phone calls from anybody, real time, who you would have to call and the number is 934-8317. Don't call her now, she's here. But this is directly into the office of the McGill Planning Office. (514) 934-8317.

540

LE PRÉSIDENT :

As a matter of fact, now it's on record in many ways and that information could always be available by calling at "l'Office" or in our documents. Does that cover your questions, sir?

545

M. STEPHEN ABBOTT :

550

Yes.

LE PRÉSIDENT :

I have now the name of Jerry Kaashoek, and I hope I am pronouncing it properly. Is this gentleman here? It doesn't seem so. So I also have Siasb Zanganeh. Please correct me sir, I'd like to pronounce your name properly.

555

M. SIASB ZANGANEH :

560 Zanganeh, Siasb Zanganeh.

LE PRÉSIDENT :

Your first question?

565

M. SIASB ZANGANEH :

570 Okay, my first question, yes. I have two questions. Actually, Mr. Couture was kind in the middle of that, explaining that in the previous question. It was regarding basically for me, from a residence of Prud'homme, and as well I have spoken with several other people and they had the same similar problem, regarding going northbound with the new design, from Crowley and Prud'homme, the deviate that is going to be there if of course going to be the issue and, I understand, a safety issue and it's fine in all regards, and I can understand the requirements of it. The only problem that is that the current design will require us – I just want to put it into context from our perspective, that requires us to go through the loop actually, as Mr. Couture was explaining, basically going through, not only going through the traffic and adding to the traffic of the Hospital, is going through three lights on top of the extra light there is already on the corner of Decarie and Upper Lachine, that is basically four lights to just get out of the block. And that's kind of absurd in terms of us leaving there, I mean...

575

580

LE PRÉSIDENT :

What would be your question?

585

M. STEPHEN ABBOTT :

590 My question is basically – just one more point. I have thought about some things that... through some other, actually an engineer, a traffic engineer, and he said that sounds reasonable but you still have to have... My question is: when can we have, us, at least or some members of you guys can have a meeting or a discussion session that we can go over the designs that are possibly... Actually we could clean... That is a possibility that we can maybe evaluate this problem.

595

LE PRÉSIDENT :

Well, first of all, these hearings tonight are held to hear concerns of all citizens. As I said, at this time it's to get the most information possible on the project itself, then in a few weeks from now, you could of course voice your opinion and comments and suggestions.

Now, as far as concerns perhaps on very specific points in traffic planning, then of

600 course I'll turn to Mr. Dufresne to know if or how they consider handling specific concerns or
exchange of understanding on specific situations besides hearings like ours.

M. JEAN B. DUFRESNE :

605 What I can suggest is that, first, you ensure that you have – I'm sure you do but just
to make sure that you have a proper or as proper as you can understanding of our traffic plan
documents, and once this is done and prior to the date at which you have to issue, if you
want to, a written opinion, we'll be more than happy to have you at our Planning Office and
invite the engineers, I mean, if the number of requests is reasonable. We had a voluntary
610 information session on April 14th but we'll be happy to... I'll leave you my card and we'll be
happy to receive you and just go over the details of the plan and have an informal discussion
just to make sure you understand what it is and listen to whatever suggestions you may
have.

615 **M. SIASB ZANGANEH :**

Yes, but that basically, I mean, it's not... For somebody who doesn't leave... I mean,
theoretically, it looks like okay, that you can go out. But if somebody has to leave there three,
four times a day, go and come back, it's just behind nosiness.

620

LE PRÉSIDENT :

Well, sir, that's a comment. I mean, I hear you but as I say, the most we could do
tonight is give you the information and both...

625

M. SIASB ZANGANEH :

Thank you. I understand that and I appreciate that.

630 **LE PRÉSIDENT :**

Do you have a second question?

M. SIASB ZANGANEH :

635

Yes. Actually, it is regarding the zoning. Is there going to be a zoning change in
Prud'homme sector? Because I understand that particular part of Prud'homme is in a
different zone, is there going to be a zoning change coming up?

LE PRÉSIDENT :

640

Okay. Well, I'll turn to the people in the City. Could you repeat sir what segment, what part of Prud'homme you're mostly concern with?

M. SIASB ZANGANEH :

645

The Prud'homme street itself, because I understand that half of it is basically in a different zoning.

LE PRÉSIDENT :

650

Okay. From down Sherbrooke?

M. SIASB ZANGANEH :

655

No, no. I'm talking about, actually next to Crowley; the section that is included in the sector.

LE PRÉSIDENT :

660

Very well. Mr. Galipeau?

M. GILLES GALIPEAU :

665

The by-law that is proposed concerns only the Glen Yards, so there's no modification to zoning that are proposed outside of the Glen Yards.

M. SIASB ZANGANEH :

670

And will there be in the future or that is opened? Are there discussions in that regard or is it opened?

M. GILLES GALIPEAU :

675

For now, there's no project to modify zoning around the site.

M. SIASB ZANGANEH :

Okay, thank you.

LE PRÉSIDENT :

680

Perhaps you could keep in touch with your borough to know, to have advance notice or information about what may be happening.

M. SIASB ZANGANEH :

685

That's a councillor, a City councillor I should talk to or...

LE PRÉSIDENT :

690

It could be the City councillor, it could be the borough office and the people at the back will be glad to provide you the information about where you could get that information.

M. SIASB ZANGANEH :

695

Okay, thank you.

LE PRÉSIDENT :

700

Is that all right?

M. SIASB ZANGANEH :

Yes, thank you very much.

705

LE PRÉSIDENT :

Je vais prendre maintenant les questions des gens qui se sont inscrits ce soir. Monsieur Don Wedge. Good evening, Mr. Wedge.

710

M. DON WEDGE :

715

Good evening Mr. Chairman, commissioners. Last evening I asked a question and unfortunately I wasn't here to hear the response, if there was a response, and that concerns the number of bus movements projected. Was that answered and if so, would you mind to repeat it?

LE PRÉSIDENT :

Okay. Last night, there was no answer but right at the beginning of tonight – I don't know if you had arrived at that time?

720

M. DON WEDGE :

Yes.

725

LE PRÉSIDENT :

Mr. Dufresne or Mr. Couture, rather, gave some information. Perhaps not in terms of figures but at least in terms of general information about transit. So I would ask him to...

730

M. DON WEDGE :

I didn't hear that number.

735

LE PRÉSIDENT :

Okay. So we'll be pleased to do a playback. Mr. Couture?

M. LUC COUTURE :

740

Yes. I can repeat in English. We don't have an exact number of buses but we have a list of all the lines, the bus lines that are... There are 11 bus lines. In our report, there's a table, I think on page 24, which gives all the bus lines with the frequencies. And I called the STM today and that's the information they have provided us for the moment. And so it gives a good idea on the number of buses on each of the streets and also they don't plan to change significantly the number of buses. The STM does not expect to increase – just slightly the frequency of some lines because the expectation is that 80% of the new clientele will use the metro system and the trains, which have a very high capacity and can be increased easily.

745

750

So the STM does not expect that the bus system will take a great deal of new passengers and that the existing lines, the frequency will be adjusted slightly as they do on a regular basis. So in conclusion, there should be a minimal impact in terms of the bus, the number of buses travelling around the Glen site.

LE PRÉSIDENT :

755

Do you expect to get some information about numbers of buses or does this represent about the level of information you can get at this point?

M. LUC COUTURE :

760

That's the level of information that we can get at this point. Further studies are ongoing with the STM and CUSM to refine this information.

LE PRÉSIDENT :

765

Mr. Wedge?

M. DON WEDGE :

770

Could I ask, Mr. Chairman, that the number of lines be confirmed? I have counted 7 lines at Vendome. The Vendome interchanges 7 lines. I can give you the numbers, if I'm missing one, please correct me – or two or four: the 37, 90, 102, 104, 105, 124, and there's a night bus as well, I don't know the number.

775

LE PRÉSIDENT :

Well, when Mr. Couture referred to 11 lines – were you referring to lines that all touch Vendome or did you consider other ones or...?

780

M. LUC COUTURE :

785

Sorry. To be more precise, Mr. Chairman, yes, there are 7 lines that are ending or stopping at Vendome plus four other lines that are nearby the site and are at a walking distance and these four other lines are 78 Saint-Remi, 63 Girouard, 138 N.D.G. and 24 Sherbrooke. So there are four lines immediately adjacent to Vendome station and four other lines that are within a walking distance, for a total of 11 lines.

M. DON WEDGE :

790

Thank you.

LE PRÉSIDENT :

Are you still on the same subject? We're at one and a half question right now, okay?

795 **M. DON WEDGE :**

Yes. The new subject was the number of lines, I think. It was said earlier again that the STM is expecting most of the public transport to come by the metro. What changes to the metro station, metro Vendome, is anticipated to facilitate its usefulness to people using the Hospital?

800

LE PRÉSIDENT :

Do you have figures or information about this, Mr. Couture?

805

M. LUC COUTURE :

Yes, Mr. Chairman.

810 **M. DON WEDGE :**

There's a second entrance, I think.

LE PRÉSIDENT :

815

What?

M. DON WEDGE :

820

I've seen on the plan a second entrance. How is that going to work?

LE PRÉSIDENT :

Okay. I think we could indeed talk about the metro from two aspects: metro traffic or the users but also perhaps the accommodations or changes made to the station itself in view of giving access to and from the Hospital.

825

M. LUC COUTURE :

Mr. Chairman, this is a drawing showing the modifications that are planned. Here we have the metro station and there's an existing tunnel that leads to the train station. And the plan is to extend the existing tunnel you can see here, to the new Hospital. So this tunnel is approximately 30 to 40 meters long; it's from the existing tunnel we're extending to the Hospital, so users either from the train or the metro will be able to go directly to the Hospital without going outside. So these works are included in our study and in the cost estimates for the transportation network.

835

840 In terms of capacity, again we have to take into account that a lot of people using the metro and the train going to the existing Hospital are already in the network, so there will be an incremental number of people. And these systems have very large capacities and the STM and AMT are not expecting any problem to increase frequencies, if necessary, to accept this new demand.

845 **LE PRÉSIDENT :**

So what you're saying, if we understand you well, is that the only physical undertaking or work would be to extend the actual tunnel beyond the train station up to the Hospital?

850 **M. LUC COUTURE :**

855 Yes. This is the only work that is planned right now. There could be also minor modifications inside the metro station for some of the stairs and things like that but this has not been finalized yet, it's under study by the STM. But this is what is planned for the moment, this tunnel.

LE PRÉSIDENT :

860 Same that would this be the only pedestrian access from the north side to the Hospital?

M. LUC COUTURE :

865 There are two other plans that Mr. Perreault showed yesterday and – yes, you have it here. This is the first one; for pedestrians from the north side, as you can see, there are one, two, three, four five different ways you can cross the railway track. Obviously at Decarie on the underpass, this is the metro link that will be available to all the public. You won't have to pay if you want to cross from de Maisonneuve to the Hospital, you will be able to go through the tunnel without paying any fees.

870 Eventually, in the future, there is a plan to look at a second link to the metro and there's another underpass that Mr. Perreault explained yesterday, for pedestrians and bicycles in front of the Claremont street. And finally, pedestrians can cross at Glen street.

LE PRÉSIDENT :

875

Are you saying that the first one to be built would be the one linked to the metro station?

M. LUC COUTURE :

880

The metro station and the Claremont underpass are both planned at the initial stage.

LE PRÉSIDENT :

885

And will that access be open all the time or limited to the hours of operation of the metro and train?

M. LUC COUTURE :

890

This is to be discussed with STM but for sure this link will be open at all times, the Claremont underpass.

LE PRÉSIDENT :

895

Mr. Wedge, we were talking about the metro, does that cover your...

M. DON WEDGE :

900

Well, that underpass, if I may, I'm concerned with people who have difficulties "personnes à mobilité réduite" who can use a bus but can't use a metro. Now, all the proposed access to buses is got to involve the same tunnel that you would need to use from the metro.

LE PRÉSIDENT :

905

I would like you to state your question.

M. DON WEDGE :

910

Well, the question is: there is X number of stairs in that tunnel which cannot be handled by bus users, perhaps, certain bus users, so how are they going to get from the bus to the Hospital?

LE PRÉSIDENT :

915 Well, I would like to use your question and to broaden it even though I would like your answer, gentlemen, to focus also on Mr. Wedge's concerns. One of the principles of the new Urban Plan of Montreal is what we call "accessibilité universelle", giving access to everybody and hopefully not by distinct entrances but throughout the general system.

920 So could you tell us how that concern has been addressed in this plan, especially in view of users that will not be carried by car up to the front door of the Hospital but who will have to use public transit or pedestrian access? Monsieur Perreault.

M. MARC PERREAULT :

925 Yes. We have met the STM because they are under process right now to adapt all their metro stations for handicapped people and unfortunately Vendome, metro Vendome was not part of the first phase. So we are right now in discussion with them to see if it's possible that metro Vendome would be included in the first phase because of the MUHC coming pretty soon. So this is where we are in terms of discussion with the STM but we don't have any confirmation right now if this will be part of the first phase.

930

LE PRÉSIDENT :

935 Okay. Mr. Dufresne?

M. JEAN B. DUFRESNE :

940 I'd like to add that the STM system for transport, for people in wheel chair – I don't know if there's a more politically correct expression but you know what we mean "transport adapté" – actually works pretty much as a taxi system and go pick up people and drop them where they need to go. And we have received from the STM and other planners many advices that we have incorporated into the architectural design to provide adequate space for disembarking these visitors with special needs and dedicated drop-off area for these buses.

945

950 So speculatively, someone who would be in wheel chair and require transport would phone the STM, receive the bus at home and be carried right in the heart of the complex. Now, if someone has a handicap where it's a relative mobility problem and tries to avoid metro but is still able to take a normal bus, another option would be to take a bus, transfer at Vendome onto a bus that would take him on Decarie street where there are bus stops. So there are possibilities to access the Glen Yards vicinity with regular buses just as there are possibilities to access the centre of the site with "transport adapté", special buses.

LE PRÉSIDENT :

955 Thank you, Mr. Wedge. I think we've covered the subject and we got the information.

M. DON WEDGE :

960 Well, I'm not sure that the answer was fully understood. The difference between the "transport adapté" buses and the regular buses and the regular users with limited handicap, not really handicap but of aging difficulty shall we say, and would not use the "transport adapté"...

LE PRÉSIDENT :

965 You could, of course, make suggestions at the second part of the hearing about your concerns and the way it should be addressed. I think we got the information at least for what is considered in the project vis-à-vis these situations.

970 **M. DON WEDGE :**

Thank you.

LE PRÉSIDENT :

975 Okay, thank you very much. J'appelle maintenant monsieur Robert Dupont. Bonsoir, Monsieur.

M. ROBERT DUPONT :

980 Bonsoir, Monsieur le président. Vous avez parlé des retombées socioéconomiques, des impacts socioéconomiques sur le voisinage et puis je voudrais savoir, vous avez mentionné ce soir qu'il n'y avait aucune modification prévue autour du site. Moi, ce que je voudrais savoir, là, quand vous avez – je regardais votre plan que vous aviez ici.

985

LE PRÉSIDENT :

Oui, ce n'est pas moi, ça, c'est gens du CUSM.

990 **M. ROBERT DUPONT :**

Bien en tout cas. Oui, oui, c'est ça. Le « vous » impersonnel.

LE PRÉSIDENT :

995 Quand vous parlez de modifications, des modifications au zonage?

M. ROBERT DUPONT :

1000 Oui, modifications de zonage. Est-ce qu'on permet de modifier le zonage n'importe où dans un rayon de la construction?

LE PRÉSIDENT :

1005 Bon. Je vais me tourner du côté de la Ville de Montréal pour expliquer à la fois la portée donc du projet de règlement qui est à l'étude ce soir et peut-être aussi, d'une façon générale, comment ça se passe, les changements de zonage. Monsieur Galipeau?

M. GILLES GALIPEAU :

1010 Le règlement qui est proposé pour permettre la réalisation du Centre universitaire de santé McGill et l'Hôpital des Shriners porte uniquement sur le site de la Cour Glen. Ce règlement-là vient modifier la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, vient autoriser un certain nombre d'usages. Bon, évidemment, l'Hôpital mais vient autoriser aussi certains usages de type commerces et services accessoires aux activités qui s'implanteront sur le site et qui pourront s'implanter sur le site de la Cour Glen.

1020 Donc ça, c'est les modifications qui sont proposées par le règlement, le projet de règlement qui a été adopté par le Conseil. Il n'y a pas de modifications autres qui sont proposées à la réglementation d'urbanisme dans les secteurs environnant. Par contre, lorsqu'on regarde les usages qui sont autorisés par le règlement d'urbanisme actuel en périphérie du site, on peut constater... Bon. On a à l'écran la carte qui illustre les usages qui sont autorisés actuellement par la réglementation d'urbanisme sur le site, donc on a ici la Cour Glen dans l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce. On a ici le boulevard Décarie. Donc du côté ouest du boulevard Décarie, on a un zonage qui permet des activités de commerce et de services à tous les étages des bâtiments. Bon, le commerce au rez-de-chaussée et les activités de services aux étages des bâtiments.

1030 On a aussi, du côté sud du boulevard Maisonneuve et du côté nord d'une partie du boulevard Maisonneuve, un zonage qui permet aussi des activités commerciales au rez-de-chaussée et des activités de commerce et de services aux étages.

Donc il est possible que dans l'identification des impacts qui a été faite par l'étude de Daniel Harbour, que l'implantation des commerces et des services puisse se faire sur ces rues qui voient le site ou encore qu'ils s'implantent sur le site même de l'Hôpital.

1035

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Et si, par exemple, à la suite de la venue du Centre hospitalier, il y avait une demande accrue soit pour certains types de commerces ou certaines cliniques qui voudraient s'installer en périphérie et que, à la limite, la demande semble dépasser ce qui est actuellement permis, qu'est-ce qui arriverait à ce moment-là? Est-ce qu'il est susceptible d'y avoir des changements?

1040

M. GILLES GALIPEAU :

1045

La réglementation municipale contrôlant les usages et les constructions sur le territoire est une réglementation qui évolue en fonction de l'évolution des caractéristiques du territoire. C'est certain que si une demande vient à s'exercer sur une artère donnée, ça peut amener à revoir la réglementation et voir quelles seraient les façons de pouvoir accommoder la venue de ces activités-là en périphérie du site.

1050

M. ROBERT DUPONT :

Donc si je comprends bien la réponse, c'est que, comme exemple comme vous dites, là, sur le côté nord de Maisonneuve ou sur le côté ouest de Décarie, il y a un zonage qui pourrait être modifié, qui pourrait changer, qui pourrait faire en sorte qu'on ait des édifices à plusieurs étages, selon les demandes qui peuvent se faire dans l'avenir. C'est ça que j'ai compris.

1055

LE PRÉSIDENT :

1060

Je pense que la réponse qui a été donnée par monsieur Galipeau c'est qu'il n'y a rien de ça qui est prévu dans l'état actuel des choses. Et qu'il y a des limites qui sont inscrites dans la réglementation actuelle sur les hauteurs, les densités et ainsi de suite. Par ailleurs, ce que monsieur Galipeau a expliqué c'est qu'est-ce qui arrive, qu'une réglementation, il peut y avoir des demandes qui conduisent éventuellement à des changements.

1065

M. ROBERT DUPONT :

Il pourrait y avoir des demandes mais...

1070

LE PRÉSIDENT :

On va le laisser continuer à répondre là-dessus. Votre question c'est?

1075 **M. ROBERT DUPONT :**

C'est est-ce qu'on va permettre, mettons quelqu'un peut demander, mais est-ce qu'on va permettre la construction de nouveau...

1080 **LE PRÉSIDENT :**

Qu'est-ce qui arrive s'il y a une demande, Monsieur Galipeau?

1085 **M. GILLES GALIPEAU :**

En fait, ce qu'on peut répondre c'est que la réglementation permet déjà de pouvoir accepter des activités de commerce et de services en périphérie du site, que la réglementation peut évoluer en fonction de l'évolution des caractéristiques du secteur. Par contre, il y a toute une procédure qui est prévue pour encadrer les modifications qui sont faites à la réglementation. Ces modifications-là ne sont pas faites de façon spontanée et aléatoire. Il y a toute une procédure qui est prévue. Les modifications doivent être conformes au Plan d'urbanisme mais il y a aussi, évidemment, toute une procédure qui fait en sorte que des assemblées de consultation publique sont tenues et qui peut même y avoir, dans certains cas, des référendum qui soient nécessaires pour officialiser les changements qui seront apportés à la réglementation.

1090

1095

Je ne sais pas si le représentant de l'arrondissement veut apporter une précision à cet effet-là. La réglementation de zonage est une responsabilité d'arrondissement.

1100 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors Monsieur Gourde, vous allez compléter peut-être la réponse?

1105 **M. RICHARD GOURDE :**

1105

1110

En fait, effectivement, je pense que l'essentiel de la réponse a été donné. Sinon ce qu'on peut ajouter à ça c'est que l'arrondissement n'a pas de projet de modification réglementaire en périphérie du projet qui est exposé ce soir. Il n'y a pas eu de demande non plus, donc bien entendu, si toutefois il y avait une demande, elle serait étudiée et je pense que monsieur Galipeau a bien expliqué que le processus lui-même nécessite, effectivement, qu'il y ait des consultations publiques et que les citoyens soient consultés, si toutefois l'arrondissement consent à examiner un projet, une demande en particulier.

M. ROBERT DUPONT :

1115

Bien, je vous remercie, je suis satisfait de la réponse.

LE PRÉSIDENT :

1120

Très bien. Vous avez une deuxième question?

M. ROBERT DUPONT :

1125

Oui. Ma deuxième question c'est au sujet des bruits. Je crois qu'on y a touché hier soir, c'était assez tard et puis j'étais absent. Alors si j'ai bien compris, c'est sûr qu'il est question qu'à l'intérieur de l'édifice, on construit des édifices avec certains matériaux, des vitres qui excluent les bruits de l'extérieur. Mais ce qui me concerne, moi, c'est les bruits qui proviennent de l'Hôpital et puis qui peuvent affecter les voisins d'alentour. Il y a les équipements d'un hôpital qui peuvent faire des bruits. Je pense qu'on y a touché à la question hier et puis ce que j'ai pu comprendre, à moins que je ne me trompe, là, c'est qu'on n'avait pas prévu comment éliminer ces bruits-là et puis si c'est le cas, ça va modifier ma question.

1130

LE PRÉSIDENT :

1135

Bien, écoutez. Là, ce que j'aimerais, c'est qu'on est d'accord sur le mode d'information, vous comprenez Monsieur Dupont, et on va aller chercher les renseignements.

1140

La question que vous posez a été posée hier mais je vais demander aux gens du CUSM de rappeler l'essentiel de la réponse qu'ils ont donnée hier sur les bruits générés par l'Hôpital, et il y a une autre partie de la réponse à cette question-là qui a été donnée hier par monsieur Galipeau et je lui demanderai également à lui de vous répondre là-dessus.

1145

Donc dans un premier temps, à l'Hôpital : est-ce qu'il y a des équipements reliés à l'édifice qui sont susceptibles de générer des bruits qui pourraient ennuyer le voisinage?

M. JEAN B. DUFRESNE :

1150

Je demanderais à monsieur Claude Létourneau de peut-être tenter une réponse à cette question-là.

M. CLAUDE LÉTOURNEAU :

1155 Bonsoir, Monsieur le président. Ce que j'expliquais hier soir c'est que dans l'esprit de créer un environnement le plus sain possible pour la guérison, le plus favorable possible au repos et à la guérison, on a fait tous les efforts qu'on pouvait pour dissimuler ou encadrer la mécanique dans différents endroits.

1160 Alors les deux endroits les plus importants qu'on a utilisés pour ça, ce sont le niveau moins 3, qui est un niveau de sous-sol, au troisième niveau de sous-sol où se retrouvent l'essentiel des centrales énergétiques et la machinerie et au niveau 3, à l'extérieur, au niveau 3 où on a un étage qu'on appelle dans notre jargon, un étage interstitiel, c'est-à-dire que c'est un étage qui n'est pas occupé par des humains mais où on retrouve tous les équipements de ventilation, les équipements motorisés, électriques, et cetera, et cetera.

1165 Et cet étage-là, qui est dédié à la mécanique, est un étage complètement enclos, c'est-à-dire que c'est un étage qui fait partie de l'édifice et qui n'est donc pas, qui ne permet donc pas de laisser les équipements à l'extérieur. Donc les équipements sont à l'intérieur.

1170 Et ce qu'on a expliqué aussi en surcroît hier soir, c'est qu'au quatrième étage, sur les toitures du quatrième étage, sur le quatrième étage, en fait, se retrouvent des toitures vertes, c'est-à-dire des toitures qui permettent aux patients et au personnel, aux utilisateurs de voir des aménagements verts plutôt que de voir des toits en gravier. Alors c'est hors de question qu'on vienne installer des équipements mécaniques sur ces toits-là puisque ce serait un investissement bien mal géré que de venir gâcher ces aménagements relativement coûteux par la présence d'équipements mécaniques.

1180 Donc pour résumer une réponse de façon simple, les équipements majoritairement sont au niveau moins 3, en sous-sol, donc à l'intérieur et au niveau plus 3, dans un étage interstitiel, comme on l'appelle, donc à l'intérieur, encore une fois, et avec quelques tours de refroidissement sur certains bâtiments. Mais majoritairement, les équipements sont à l'intérieur.

LE PRÉSIDENT :

1185 Sur les tours de refroidissement, est-ce que c'est des équipements qui font du bruit?

M. CLAUDE LÉTOURNEAU :

1190 Les tours de refroidissement c'est des tours où l'eau est expulsée, si on veut, dans la tour, où elle coule et elle refroidit... où elle se refroidit au contact de l'air. Ce n'est pas les équipements les plus bruyants qui existent. Et leur présence n'est pas très grande.

LE PRÉSIDENT :

1195 D'accord. Mais vous dites quand même que même si la très grande majorité des équipements de type générateur de bruit sont dissimulés ou installés au sous-sol, il peut quand même exister à certains endroits, des superstructures de type tour de refroidissement.

M. CLAUDE LÉTOURNEAU :

1200 Superstructures serait un mot un peu fort, là.

LE PRÉSIDENT :

1205 Ou équipements. Excusez-moi, je ne suis pas ingénieur. Monsieur Dufresne, oui?

M. CLAUDE LÉTOURNEAU :

Ce sont des équipements standard.

1210 **M. JEAN B. DUFRESNE :**

1215 Si vous me permettez un complément de réponse, je suis aussi architecte à mes heures et j'ai géré un bâtiment existant qui a des tours d'eau. La réponse claire c'est que oui, des tours d'eau peuvent générer un certain niveau de bruit de par leur activité. Ce n'est pas les choses les plus bruyantes mais ce n'est pas non plus une statue de bronze.

1220 Cependant, il y a deux éléments qui nous favorisent dans ce projet-là. Dans un premier temps, il y a la relative distance entre les tours d'eau telles qu'on les envisage actuellement et les habitations avoisinantes. C'est une distance qui est, en fait, pas mal plus grande qu'à bien des endroits. Il y a des tours d'eau sur presque tous les bâtiments à Montréal qui ont l'air conditionné, comme on dit. Donc la distance relativement grande entre les tours d'eau et les résidences, premièrement; deuxièmement, c'est une technologie très simple qui est celle de contenir les bruits des tours d'eau par le biais d'un prolongement du mur extérieur qui agit comme un silencieux par rapport à l'environnement extérieur.

1225
1230 Alors souvent on va voir les tours de bâtiment à Montréal qui semblent finir carrées, mais en fait le dernier étage n'a pas de toit mais c'est simplement une clôture acoustique qui protège de la vue et des oreilles des gens qui pourraient être affectés par la présence des tours d'eau. Donc c'est une technologie simple et c'est une implantation qui favorise l'éloignement des résidences par rapport à ces équipements-là.

LE PRÉSIDENT :

C'est bien. Maître Bourgeois?

1235 **Mme MARGUERITE BOURGEOIS, commissaire :**

Dans cette optique-là, le bruit généré par l'institution en général, normalement, est-ce qu'on sait dans quel rayon ça pourrait être, mettons, perceptible la nuit par l'être humain moyen qui dort?

1240

M. JEAN B. DUFRESNE :

La réponse courte : actuellement, non. On a pris toutefois des mesures du niveau ambiant sonore, en fait on l'a fait récemment au printemps et on l'a fait également en 99 au moment d'évaluer l'achat du site. Donc c'est un site qui a déjà un certain niveau de bruit, qu'on pourrait utiliser comme étant un « baseline » là, en anglais, c'est-à-dire on a un niveau de base qui nous permettra de comparer les prédictions de bruit futur mais actuellement, non, nous n'avons pas de prédiction sur la contribution marginale que la présence de l'Hôpital pourrait créer et on n'a pas établi non plus de périmètre de référence auquel il serait pertinent de mesurer cet effet-là.

1245

1250

LE PRÉSIDENT :

Je vais me tourner vers monsieur Galipeau, peut-être pour qu'il nous rappelle l'essentiel de ce qui a été dit hier sur les obligations relatives à contenir les bruits.

1255

M. GILLES GALIPEAU :

Oui, je pourrais rajouter que le projet de règlement comprend, au chapitre 4 qui porte sur les critères d'aménagement d'architecture et de design, un énoncé portant sur les préoccupations qu'on a sur le bruit des équipements mécaniques.

1260

Ce que le critère vient ajouter, en fait, c'est que la conception des bâtiments doit privilégier la localisation des éléments techniques ou mécaniques à l'intérieur des bâtiments et favoriser, le cas échéant, un traitement qui minimise leur impact visuel et acoustique.

1265

Donc ça signifie qu'au moment de l'obtention des permis, au moment de la demande de permis, avant que les permis ne soient émis, il y aura une révision architecturale des projets qui sera faite avec l'aide du comité consultatif d'urbanisme et que l'émission des permis devra prendre en compte les critères qui sont prévus au règlement, portant entre autres sur l'impact acoustique des équipements mécaniques.

1270

LE PRÉSIDENT :

1275 Très bien. Merci, Monsieur. Merci beaucoup, Monsieur Dupont. Juste avant d'appeler l'autre personne qui est inscrite, je vous dirai que le registre pour s'inscrire va être ouvert encore dix minutes jusqu'à 8 h 30, après quoi on le fermera. Je rappelle, par ailleurs, qu'il y aura une session d'information, une séance d'information la semaine prochaine, donc mercredi le 18 mai, mais cette fois-là dans l'arrondissement Sud-Ouest.

1280 J'appelle maintenant monsieur Michel Barcelo. Bonsoir, Monsieur.

M. MICHEL BARCELO :

1285 Bonsoir. Ma question est relativement simple mais elle interpelle en même temps, à divers degrés, le ministère des Transports, la Ville de Montréal et le CUSM et j'espère que les trois y répondront de concert ou séparément.

1290 C'est au sujet des accès de toutes natures, piétons et motorisés, à toutes fins pour les patients, les visiteurs, les employés et évidemment les livraisons. J'aimerais savoir si en cours d'étude, on a examiné d'autres scénarios que celui qui nous a été présenté, scénario de localisation des accès et si on en a examiné d'autres, est-ce qu'on peut nous les expliquer brièvement et nous expliquer pourquoi ils ont été rejetés.

LE PRÉSIDENT :

1295 Très bien, et je pense que votre question est claire. Monsieur Dufresne?

M. JEAN B. DUFRESNE :

1300 Je vais tenter, du mieux que je peux, de vous résumer les scénarios qui ont été utilisés. Je vais juste poser une question à mes collaborateurs pour voir qu'est-ce qu'on a comme support visuel ou si je vais travailler en solo.

1305 Bon. Alors je vais vous pointer sur une carte presque vierge ou, en fait, qui montre les aménagements proposés à tout le moins, les scénarios d'accès. Je vous rappelle que la problématique que l'on a, c'est comment amener les gens de l'autoroute à l'Hôpital par le chemin le plus court, compte tenu que 75% de nos visiteurs et employés viennent par le réseau autoroutier. — Est-ce qu'on a une carte du site où est-ce qu'on voit Sherbrooke et Décarie, par exemple, au moins? On pourra en trouver une autre plus tard, mais une qui
1310 nous montre ce coin-là sans avoir...

LE PRÉSIDENT :

Je veux être sûr que vos propos sont enregistrés.

1315 **M. JEAN B. DUFRESNE :**

1320 Alors je m'approcherai du micro si je dois tourner la tête. Bon. Je vais commencer. Le premier scénario qui a été envisagé à l'époque, du site, était relativement simple. C'était un scénario qui reposait presque entièrement sur l'utilisation des sorties existantes. Donc on s'occupait presque exclusivement du gros de la population qui venait du nord et on leur disait : les gens vont prendre la sortie Sherbrooke qui va peut-être être élargie, on rajoutera une voie, les gens tourneront à gauche sur Décarie, descendront Décarie et, bon, on devra faire des travaux pour inverser Décarie et on arrivera à l'Hôpital. On créera une entrée à Saint-Rémi, un peu comme on la crée aujourd'hui, et pour ce qui est du reste, tout sera par le circuit local.

1330 C'est une solution qui avait le mérite d'être séduisante par sa simplicité. C'est à l'époque de l'évaluation d'achat du site, il y avait plein d'autres considérations à envisager. Au moment où est-ce qu'on a soumis ce scénario numéro 1 à l'Hôpital, on nous a fait rapidement noter qu'il y avait un conflit majeur avec non seulement le niveau d'engorgement actuel de la rue Sherbrooke ici qui était assez important mais également avec le plan de développement de l'Association des marchands de la Ville qui voulait faire une artère beaucoup plus conviviale. Et on nous disait : vous amenez 40%, 75% de vos voitures à un endroit où on cherche plutôt à délester le trafic de transit, c'est-à-dire un trafic qui ne va pas sur Sherbrooke pour faire du magasinage mais qui passe par Sherbrooke parce qu'il n'y a pas d'alternative plus intéressante.

1340 Donc c'était un scénario 1 qu'on a mis de côté. On a développé ensuite un scénario qui était un peu plus complexe, qui envisageait que – prenons toujours notre visiteur du nord qui arrivait, qui devait prendre la 20, aller assez loin sur l'autoroute Ville-Marie jusqu'à la sortie Atwater, près de où était Impérial Tobacco, faire un petit U-turn – oups! Je suis rendu sur le mur à côté, disons qu'on est à Impérial Tobacco ici – faire un U-turn sous la voie, revenir sur l'autoroute Ville-Marie et, là, ici – suivez mon point rouge – on construisait une nouvelle bretelle aérienne aussi imposante que celle qui existe là, donc un truc dans les airs qui lui connectait directement à un Décarie encore là mis à double voies.

1350 Alors, là, ça semblait très bien parce qu'on recevait les gens de l'est, les gens de l'ouest, les gens du nord, tout le monde prenait un petit rond ici, une tête d'épingle... pardon, une épingle à cheveux pour tourner, revenir sur cette bretelle-là. C'est la solution que le ministère de la Santé – et ça a été présenté avec notre premier projet « Un seul site pour tous nos hôpitaux » c'est un projet, disons, un peu plus dispendieux que ce qu'on a sur la table aujourd'hui.

1355 L'avis qui a été – et Daniel pourra éventuellement compléter – l'avis qui a été fait par le Ministère était : c'est souhaitable mais c'est très coûteux. On parlait d'une solution qui était vraiment coûteuse et qui ne cadrerait pas tellement dans la philosophie de réaménagement de l'échangeur Turcot qui est actuellement en discussion au Ministère, qui prévoyait plutôt réduire le nombre de voies, abaisser le nombre de voies, les rendre moins intrusive dans l'environnement visuel.

1360 Alors le Ministère s'est retourné et a dit, le ministère de la Santé a dit au Transport : mais vous, qu'avez-vous à suggérer? Et, là, le ministère du Transport a fait une suggestion qui est devenue donc le scénario 3, que j'aurais un peu plus de difficulté à décrire mais qui utilisait, je crois, une autre épingle à cheveux mais, cette fois, située près de l'échangeur 1365 Angrignon. Donc qui renvoyait les gens à peu près à trois ou quatre kilomètres avant de revenir vers l'Hôpital et qui présentait une autre série de défauts.

1370 C'est le moment où l'équipe de planification, à l'invitation du ministère des Transports, a dit : bien, écoutez, mettons nos meilleurs efforts ensemble. Et on s'est assis pour essayer de refaire un remue-méninges en reprenant toutes nos anciennes solutions, en reprenant une perspective disons plus modeste sur les moyens mais en ayant toujours des très hauts standards en terme de minimiser les impacts sur le réseau local, sur les résidences.

1375 Et c'est là qu'est venu ce qu'on appelle maintenant dans notre jargon à nous, la solution numéro 4. Et la solution numéro 4, eh bien c'est celle qu'on a... On a une slide qui nous montre la solution numéro 4 d'une façon assez... Toutes les mesures sont là, ou le scénario bleu, là, qui était une solution qui prévoyait, en gros, un accès vers la 15 à partir de Saint-Jacques, une nouvelle rampe, une nouvelle rampe vers Maisonneuve...

1380 Voilà. Alors une nouvelle rampe vers Maisonneuve depuis la 15; une nouvelle rampe vers la 15 depuis à peu près Saint-Jacques, qui serait à peu près ici, et un certain nombre de mesures comme la mise à double sens ici de Maisonneuve, la mise à double sens de Décarie, qui était commune, en fait, à toutes les autres solutions, l'entrée Saint-Jacques qui 1385 demeure, qui était là à la solution numéro 1.

1390 Alors voilà un bref portrait des solutions à travers lesquelles on a passé. Je peux vous assurer que la solution numéro 4, qui s'est raffinée beaucoup, parce qu'elle a été présentée à des citoyens au cours de l'hiver, elle a été soumise au test, on a découvert des côtés et des fonctionnalités et des défauts de cette solution-là en la présentant à des gens qui ne l'avaient jamais vue et disons qu'elle est née en juin de l'année passée, environ, mais elle s'est beaucoup affinée au cours de l'hiver passé, et je pense qu'aujourd'hui on a une solution qui est très stable et qui tient la route. C'est une opinion personnelle mais je pense qu'elle est partagée. « Qui tient la route » – c'est un jeu de mots, merci, Marc.

1395

LE PRÉSIDENT :

J'aimerais peut-être – est-ce que vous avez complété votre réponse?

1400

M. JEAN B. DUFRESNE :

Simplement pour dire qu'on a un avis technique produit par le ministère du Transport qui décrit cette solution-là, ce qui avait été soumis, qui nous a relancés sur la bonne piste, et qui est disponible en arrière et évidemment dans tous les points d'information de l'Office.

1405

LE PRÉSIDENT :

1410

D'accord. Merci, Monsieur Dufresne. Votre réponse touche surtout donc la relation, enfin l'accès et à partir du réseau autoroutier ou du réseau majeur, donc celui qui relève du ministère des Transports. Mais il y a aussi le volet « réseau municipal » et, là, j'aimerais demander aux gens de la Ville s'il y a un complément de réponse là-dessus. Est-ce que l'impact des options d'accès sur le réseau municipal a fait partie des choses qui ont été examinées à la Ville et avez-vous des considérations peut-être à faire valoir à ce niveau-là?

1415

M. GILLES GALIPEAU :

1420

Je dirais que monsieur Dufresne a fait un bon résumé des différents scénarios qui ont été considérés. Je mentionnerais que la dernière proposition qui a été faite a été faite à l'intérieur d'un comité, là, qui a été mis sur pied par le ministère des Transports du Québec, auquel la Ville participait. Donc la Ville a été partie prenante de l'élaboration de ce scénario-là. Je ne sais pas si monsieur Onesson désire ajouter des informations sur cet aspect-là de la question?

1425

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Onesson?

1430

M. PHILIPPE ONNESSON :

1435

Oui. On a regardé surtout les impacts sur le réseau municipal. On s'est assuré que les carrefours fonctionnent, que les carrefours soient sécuritaires pour les piétons, pour les automobilistes. Puis notre but aussi, le prolongement des pistes cyclables. On a vu à ce que l'accessibilité des résidents du secteur, des commerçants, des clients, de la clientèle des commerçants soit assurée. Comme, par exemple, la mise à double sens de la rue Girouard entre Sherbrooke et Upper Lachine, vu la fermeture de Upper Lachine. On s'est assuré aussi que justement Upper Lachine, le nouveau viaduc ou le viaduc actuel ait des nouvelles

fonctions qui soient propices pour une bonne accessibilité, autant pour les autobus, pour ne pas que les circuits d'autobus soient perturbés. Puis aussi pour le réseau de cyclistes, comme je l'ai mentionné.

1440

On a regardé aussi avec les gens au service des incendies que, pour eux, l'accessibilité soit adéquate pour répondre aux appels de détresse dans des temps acceptables pour eux, et on s'est assuré aussi de voir à ce que le site soit désenclavé, surtout du côté nord et où la voie ferrée est une barrière pour les piétons, aussi pour les automobilistes, et du côté de la falaise Saint-Jacques aussi. Donc il y a un accès là.

1445

On s'est assuré tout le long que les trottoirs continuent sur Saint-Jacques pour permettre aux piétons aussi d'accéder. On a essayé de voir aussi à ce que tout l'arrondissement Sud-Ouest soit le mieux desservi. On va peut-être même tenter d'augmenter l'accessibilité à l'autoroute 720 pour les gens du Sud-Ouest par certaines mesures qui ont été montrées.

1450

Donc dans tout l'ensemble, c'est un peu les efforts qu'on a mis, là, pour que le site soit des plus convivial pour les résidents puis pour les futurs utilisateurs de l'Hôpital. Puis il faut mentionner aussi que les accès proposés, autant en direction sud sur l'autoroute Décarie pour rejoindre le boulevard Maisonneuve et autant aussi de partir de la rue Saint-Jacques pour aller en direction de l'autoroute Décarie nord, vont diminuer, vont délester énormément la circulation sur les rues locales et c'était, pour nous, c'est disons un bienfait dans le secteur pour pouvoir permettre la construction de l'Hôpital et la nouvelle clientèle qui va s'ajouter. Donc ça va tempérer beaucoup plus les volumes de circulation.

1455

1460

Et c'est toutes ces mesures-là auxquelles on a participé puis pour lesquelles on s'est assuré que les objectifs de la Ville soient rencontrés.

1465

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci, Monsieur Onesson. Vous avez une autre question, Monsieur Barcelo?

1470

M. MICHEL BARCELO :

Bien, c'est un peu une question. Face à cette image que j'ai vue hier aussi, c'est comme... Enfin, je me permets un commentaire mais ce qui est une question...

LE PRÉSIDENT :

1475

J'aimerais mieux que ce soit une question.

M. MICHEL BARCELO :

1480

C'est une question. Non, mais cette carte-là semble illustrer que tout le monde qui va venir à cet Hôpital-là va venir en autoroute. Et j'aimerais savoir si c'est comme ça que c'est pensé, parce que où est le réseau local, où est le réseau local des gens de Saint-Henri, Westmount, Ville-Marie, une bonne partie de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, ils ne sont pas sur cette carte-là. En tout cas, c'est comme ça que je la lis.

1485

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Alors on va demander à monsieur Dufresne de revenir à cet aspect-là, peut-être sur la distribution des usagers.

1490

M. JEAN B. DUFRESNE :

1495

Oui. Nous pensons à un support visuel qui illustre comment... Vous savez, 75% des gens viennent par l'autoroute, ce n'est pas pensé comme ça, c'est la réalité. Mais effectivement, la question est très pertinente et les 25% comment viennent-ils à l'hôpital? On va trouver la carte, je pense bientôt, pour vous illustrer quel est l'effet sur le réseau local de cette population.

LE PRÉSIDENT :

1500

Monsieur Couture, oui?

M. LUC COUTURE :

1505

Monsieur le président, donc ici on a une carte qui illustre la hiérarchie fonctionnelle des rues de la ville de Montréal, c'est-à-dire qui fait la différence entre les autoroutes, en rouge, les artères en vert et les collectrices qui sont des routes de moindre importance, en orange.

1510

Alors ce qui est prévu, ce qui a été discuté avec les différents arrondissements c'est que les déplacements locaux, les gens, par exemple, de Westmount, pourront prendre les artères Sherbrooke, Sainte-Catherine et d'autres Côte-Saint-Luc et prendre le boulevard Décarie pour accéder au site. Les gens qui viennent du Sud-Ouest pourront prendre Saint-Rémi, Notre-Dame, Saint-Jacques pour arriver au site, et ceux qui viennent de Notre-Dame-de-Grâce pourront prendre la rue Saint-Jacques ou la rue Sherbrooke, Girouard.

1515

Donc la grille d'artères est reliée avec les accès au site, donc les déplacements locaux peuvent se faire grâce à la grille d'artères qui est déjà dans la planification de la Ville de Montréal.

1520

LE PRÉSIDENT :

Merci. Ça fait le tour, Monsieur Barcelo, je pense, de ces questions-là. C'est l'information qu'on peut aller chercher à ce stade-ci.

1525

M. MICHEL BARCELO :

Une dernière petite question : avez-vous déjà vu un grand hôpital dont l'entrée c'est une station de métro?

1530

LE PRÉSIDENT :

Je le prends comme un commentaire, vous pourrez le faire valoir à d'autres moments mais, enfin, on peut peut-être se tourner vers les gens en demandant malgré tout s'il y a des exemples effectivement d'institutions qui ont eu à composer avec un site où ils ont dû envisager des options comparables à celles-ci, c'est-à-dire peut-être une entrée qui n'est pas nécessairement, une entrée principale qui n'est pas nécessairement sur l'artère qui fait front à l'institution.

1535

1540

M. JEAN B. DUFRESNE :

Il faudrait qu'on fasse des recherches. On a des banques de données qu'on a accumulées sur certains hôpitaux au cours des années, on n'a jamais pris la question sous cet angle-là. Je peux essayer de faire des recherches pour voir s'il y en a. C'est-à-dire que je pense à différents... tout de suite, en tête, me vient le complexe à Denver qui est un parc. Il y a aussi à Houston. Souvent les hôpitaux de grande taille sont installés sur des terrains de grande taille qui des fois ont le double ou le triple de ce qu'on a, et à ce moment-là la notion de Campus avec bâtiments indépendants, mais alors là presque vraiment complètement indépendants, s'impose.

1545

1550

Denver me vient à l'esprit. On a certains bâtiments existants mais on en a d'autres qui vont grandir. À ce moment-là, ça ressemble plutôt à une configuration à grande, grande échelle qui serait comparable à celle qu'on peut voir à l'Université McGill, par exemple, mais en multipliant chacun des bâtiments de pavillon par deux ou trois. Ou à l'Université Laval, à Québec, où on a effectivement des bâtiments. Si on prend le concept d'adresse à l'Université Laval, c'est quelque mode Drapeau. Il n'y a pas un bâtiment qui fait vraiment l'adresse du bâtiment mais c'est plutôt une adresse de nature institutionnelle qui nous

1555

amène sur un site et sur ce site-là, on a à ce moment-là différents bâtiments qui nous parlent et qui nous répondent.

1560

C'est certainement, je pense, et plus j'y pense c'est une réponse qui est assez commune en typologie architecturale dans des complexes de grande taille, de ne pas concentrer l'adresse uniquement sur quelque chose qui serait extrêmement monumental comme, peut-être, le plan Cormier à l'Université de Montréal qui est le signal de l'Université, mais plutôt qui est éclaté à travers un portail, et c'est le portail qui devient et c'est la notion du seuil qui devient le territoire plutôt que le bâtiment qui, lui, accueille un certain nombre de fonctions.

1565

Claude Létourneau qui est théoricien en architecture peut-être a quelque chose à rajouter là-dessus? Des grands complexes qui se signalent non pas par une porte mais par un lieu d'accès?

1570

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Létourneau, prenez le micro s'il vous plaît.

1575

M. CLAUDE LÉTOURNEAU :

Ce que j'aurais envie de dire là-dessus c'est qu'il faut – puis je comprends que vous soyez portés à penser, à associer l'entrée de cet Hôpital-là à l'entrée du métro parce qu'évidemment on a beaucoup parlé des accès au site, aussi bien d'autobus que du train et que du métro, mais en réalité, et ça c'est une belle vue – je ne sais pas si le fil va me permettre de me rendre assez loin... ou je peux prendre le pointeur, tiens, ce serait peut-être plus simple.

1580

1585

Voyez, ce que vous avez ici c'est l'accès, un accès très, très monumental qui s'adresse aussi bien aux gens qui rentrent en voiture qu'aux gens qui rentrent à pied pour ceux qui décideront de s'y rendre à pied. Je vous ferais remarquer qu'il y en aura aussi parce qu'il y a un arrêt d'autobus sur le boulevard Décarie qui permettra aux gens, à pied, une fois sortis de l'autobus évidemment, de pénétrer sur le site.

1590

Alors quand vous arrivez sur le site, vous n'arrivez pas sur un fond de cour ou vous n'arrivez pas sur un bâtiment, sur un arrière de façade, vous arrivez devant une espèce de grande cour d'honneur, qui est exactement ça, on appelle ça « cour d'honneur » faute de meilleur terme, mais une espèce de grande place publique et vous avez devant vous un bâtiment, qui est le pavillon des enfants, où on retrouve une espèce de grande clôture, pas clôture mais une espèce de grande muraille sur laquelle vont monter des plantes.

1595

1600 Et, là, vous avez un grand plan d'eau et l'entrée principale – puis c'est un peu ça dont Jean Dufresne vous parlait c'est qu'un peu comme à l'Université McGill, quand vous entrez sur le campus de l'Université McGill, vous entrez d'abord à la porte de l'Université McGill, qui est l'espèce de truc en rond, si vous vous rappelez bien, sur Sherbrooke.

1605 Ici, c'est un peu le même jeu qui se passe. C'est que quand vous entrez sur l'Hôpital, sur le site, la première porte d'entrée n'est pas une porte de bâtiment mais c'est bien la porte, une porte végétale, si on veut, ou une porte d'aménagement paysager. Ça ici, ce que je trace un peu avec mon crayon rouge, c'est un peu la porte d'entrée à l'Hôpital.

1610 Une fois que vous êtes rendus ici, bien, là, il y a différents pavillons qui vous appellent. Vous avez le pavillon des enfants, vous avez le pavillon du cancer. Si vous continuez, vous avez le pavillon des adultes, ensuite vous avez l'ambulatorio, un autre ambulatorio... Alors l'entrée au site, la première entrée du site, puisque vous parlez d'une entrée au site, c'est sur Décarie et la première porte d'entrée c'est ici.

1615 Le reste, comme l'explique Jean, le reste c'est une suite de pavillons, comme à l'UQAM, comme à l'Université de Montréal, que vous découvrez au fur et à mesure que vous vous baladez sur le site. Je pense que c'est...

LE PRÉSIDENT :

1620 Bon, écoutez, je pense que le reste deviendrait un peu spéculatif, là. Madame Bourgeois avait une question.

Mme MARGUERITE BOURGEOIS, commissaire :

1625 Oui. L'adresse civique sera sur quelle rue?

M. CLAUDE LÉTOURNEAU :

1630 Décarie.

Mme MARGUERITE BOURGEOIS, commissaire :

C'est sur Décarie?

1635 **M. CLAUDE LÉTOURNEAU :**

Oui. D'ailleurs, les autorités et plusieurs comités de la Ville nous ont demandé de faire en sorte que le boulevard Décarie reprenne ses lettres de noblesse et qu'on refasse sur le boulevard Décarie une entrée à l'image d'un boulevard urbain bien paysagé, et cetera, et cetera. Alors c'est l'idée pourquoi on a fait cette espèce de grande place végétale où les gens vont pouvoir manger à l'heure du dîner, l'été évidemment, pour un peu glorifier, rendre ça un peu plus sympathique sur le boulevard Décarie.

1645 **Mme MARGUERITE BOURGEOIS, commissaire :**

Une deuxième question, si vous permettez. Vous expliquez, bon, un concept mais on sait également que vous êtes toujours dans des phases préliminaires, à certains égards. Est-ce que pour vous, le fait de ne pas avoir un édifice étendard, si on veut, est-ce que c'est comme une décision qui est prise : il n'y aura pas d'édifice principal d'accueil pour ça ou bien si à ce moment-ci, c'est quelque chose qu'on peut dire qui pourrait s'articuler dans les phases subséquentes de la planification détaillée?

1650 **M. CLAUDE LÉTOURNEAU :**

1655 Bien, ce que je peux dire à ça, c'est que au début... Oui, va-s-y.

LE PRÉSIDENT :

1660 Monsieur Dufresne, oui?

M. JEAN B. DUFRESNE :

1665 Le programme, c'est nous. L'architecture reflète la fonction et la fonction est formulée autour d'éléments de programme. On a des éléments de programme qui sont à la fois complémentaires mais parfois extrêmement distincts.

1670 L'Hôpital pour enfants c'est quelque chose qui a un tour, qui a une enceinte et l'Hôpital pour adultes également. C'est deux exemples d'environnement qu'on tient, qu'on a besoin d'avoir ensemble, mais qu'on tient à protéger. L'environnement ambulatoire a son propre rythme, cycle de vie dans la journée et doit fonctionnellement être relié avec les blocs du centre pour les équipements diagnostics très lourds, mais il doit permettre la circulation des médecins. Mais tout et chacun qui vient en ambulatoire ne doit pas nécessairement aboutir dans les unités de soins par hasard.

1675 Donc on a un ensemble de gros blocs programmatiques à accommoder sur un site qui est assez vaste, je n'en disconviens pas, mais qu'on tient à garder dans des distances de marche. À ce moment-là, une fois qu'on a tous ces éléments-là, on essaie de les placer à l'endroit qui est le plus optimal et ça donne que pour des raisons de proximité au Shriners, de proximité au métro, les enfants s'adonnaient à devoir être en avant.

1680 Maintenant, on va les traiter comme un bâtiment qui est en avant mais on ne procède pas en fonction de : est-ce qu'on doit avoir un pavillon en avant, un pavillon en arrière et qu'est-ce qu'on met dedans, mais plutôt quelles sont les fonctions qu'on a, quelle est leur fonction optimale, leur position, pardon, optimale, et une fois qu'ils sont placés d'une façon optimale, comment on peut leur faire assumer leur responsabilité urbaine en regard de
1685 l'environnement urbain dans lequel on s'insère.

C'est intéressant votre commentaire parce que l'image que vous voyez là, c'était la mouture de maquette qu'on avait, il y a encore un mois, un mois et demi et qu'on a transmise à la Ville. Et suite à des commentaires qu'on a reçus du CAU, on a modifié le pavillon des
1690 enfants qui est là pour lui donner un caractère qui signale un peu mieux l'entrée depuis la rue Décarie.

Donc sans changer le programme de ce qu'on a besoin de faire pour les enfants, parce que ça s'adonne que c'était le pavillon des enfants qui était en avant, eh bien là, on l'a
1695 adapté pour lui donner un caractère qui répond un peu mieux à son contexte ou son micro contexte sur le site à l'intérieur de la Ville.

J'espère que ça complète la réponse de Claude et que ça répond à vos
1700 interrogations.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci, Monsieur Barcelo. Bon, je vous confirme évidemment que le registre d'inscription est fermé, il y a quelques personnes qui se sont inscrites dans la
1705 dernière période de grâce, alors j'appelle maintenant Andrea Tait. Good evening, Mrs. Tait.

Mme ANDREA TAIT :

Good evening. My first question is: is there any expropriation in sight for Decarie
1710 boulevard, particularly north of de Maisonneuve? And I ask this in light of the bottleneck situation that could occur between the autoroute exit and the additional lanes that are planned south of de Maisonneuve.

LE PRÉSIDENT :

1715 Donc est-ce qu'il y a des expropriations requises pour les fins, principalement, des accès? Monsieur Couture?

M. LUC COUTURE :

1720 Il n'y a aucune expropriation. There are no expropriations that are required for the different projects. The only area where the Decarie boulevard will be expanded will be part of the land of the MUHC.

LE PRÉSIDENT :

1725 Does that mean that all the land necessary otherwise already belongs to the Ministry of Transport or public authorities?

M. LUC COUTURE :

1730 Yes, either from the Ministry of Transport or it will work within the existing right-of-way.

Mme ANDREA TAIT :

1735 Thank you.

LE PRÉSIDENT :

1740 Do you have a second question?

Mme ANDREA TAIT :

1745 Yes. The second question will be regarding the commuter train. I'd just like to know if that service will be interrupted anytime during the period of construction of the expansion of those lanes of the Decarie boulevard?

LE PRÉSIDENT :

1750 Before that, I was wondering... Est-ce qu'il y a un complément de réponse sur la question des expropriations? Perhaps there is an additional information concerning expropriation from the City, I'm sorry. Monsieur Galipeau?

M. GILLES GALIPEAU :

1755 Dans le contexte de la modification du viaduc du CP, il reste des détails à planifier qui pourraient impliquer quelques achats de propriétés.

LE PRÉSIDENT :

1760 Et est-ce que vous savez où ça se ferait sentir ces achats-là? Est-ce que ce serait sur Décarie au nord de Maisonneuve?

M. GILLES GALIPEAU :

1765 Non, le viaduc lui-même est au sud de Maisonneuve. Il n'y a pas d'effet au nord de Maisonneuve.

LE PRÉSIDENT :

1770 Did you get that?

Mme ANDREA TAIT :

Yes.

1775 **LE PRÉSIDENT :**

1780 Alors la deuxième question de madame Tait c'était de savoir si le service de train de banlieue pourrait être interrompu à un moment ou à un autre pendant la réalisation du projet?

M. LUC COUTURE :

1785 Non. The plan is to keep the metro and the trains in operation at all times during the rehabilitation of the overpass. And this has been studied; there was a study back two or three years ago. The cost of refurbishing the overpass includes maintaining traffic at all times.

LE PRÉSIDENT :

Does that answer your question?

1790 **Mme ANDREA TAIT :**

Yes, it does. Can I, it's not really a third question, I just want some clarification on the information that was given prior regarding the telephone number that is available if there's complaints in the neighbourhood. I would just like to know if that is functional at this time and when is the number available, like what are the office hours to be able to get access to a response and is that going to be posted in the neighbourhood? Cause the first time I heard of it was this evening.

1795 **LE PRÉSIDENT :**

1800 Vous avez ça? Donc savoir si le numéro de téléphone dont on a parlé tout à l'heure était fonctionnel en ce moment et... Dans le fond c'est de savoir à quelles conditions...

1805 **M. JEAN B. DUFRESNE :**

Yes. The number, to repeat it, is 934-8317. There is someone answering on a very short period of time during business hour but we have an answering system so you can phone at night or in the morning at the time you can and someone will call you back shortly.

1810 **LE PRÉSIDENT :**

Et comme information additionnelle, est-ce que vous faites connaître, par un moyen de diffusion quelconque, soit par les journaux locaux ou autrement, ce numéro-là?

1815 **M. JEAN B. DUFRESNE :**

1820 We have created a newspaper, a one-sheet newspaper but a very nice newspaper called "The Glen Express". We have a distribution list of people around the neighbourhood, people who asked for it, people from community groups. We'll be happy, if you have an Internet address to put you on our list of recipients. The list is, of course, ever expanding. The number is on the list, the number is on our web site at the Hospital and now the number will probably be on the web site of the Office de consultation municipale.

1825 **Mme ANDREA TAIT :**

I just wondered if it would be posted because not all residents have Internet access so especially during the construction period, is there a way that it could be posted in the community so people are made aware that they have this service available to them?

M. JEAN B. DUFRESNE :

1830

Yes, it's a very good suggestion and we'll make sure that the signs we have in front of the project will show clearly what the hotline number is. Very good suggestion, thank you.

Mme ANDREA TAIT :

1835

Thank you very much.

LE PRÉSIDENT :

1840

Okay, and you could tell your friends about it as well. Merci, Madame Tait. Monsieur Jeremy Searle, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur.

M. JEREMY SEARLE :

1845

Bonsoir Monsieur le président, Madame la commissaire, Monsieur le commissaire, mesdames et messieurs les représentants de la Ville de Montréal et messieurs les représentants du promoteur immobilier.

1850

Premièrement, Monsieur le président, avant mes deux questions, permettez-moi de poser une question procédurale.

LE PRÉSIDENT :

1855

Je vous écoute.

M. JEREMY SEARLE :

1860

O.K. Pendant six ou sept ans, j'ai été membre de la Commission de développement urbain de Montréal et d'ailleurs on avait une présentation de l'Office de consultation de la Ville de Montréal ici concernant une proposition pour de Maisonneuve(?), mais hier soir, c'est la première fois que j'ai vu une instance publique où les représentants du promoteur immobilier étaient permis de faire leur présentation en place des représentants de la Ville. Est-ce qu'on peut expliquer la raison pourquoi on a fait cette exception? Que c'est le promoteur immobilier et pas les représentants du service d'urbanisme, pour la première fois à mon expérience, de la Ville, qui ont fait la présentation?

1865

LE PRÉSIDENT :

1870 Il n'y a pas de règle qui établit que ce soit l'un ou l'autre. Les présentations ont été faites, et comme je l'ai expliqué dans mon discours d'ouverture, le projet soumis à la consultation c'est, en fait, deux projets de règlements. Ces projets de règlements là n'ont de sens et ne sont compréhensibles qu'en relation avec le projet immobilier qu'ils encadreront. Alors on a structuré, on a laissé les parties structurer la présentation en conséquence.

M. JEREMY SEARLE :

1875 Merci. Juste pour les records, c'est la première fois que j'aie jamais vu les représentants du promoteur immobilier faire leur présentation en place des représentants du service d'urbanisme de la Ville.

LE PRÉSIDENT :

1880 Votre première question, oui?

M. JEREMY SEARLE :

1885 Mes deux questions...

LE PRÉSIDENT :

1890 La première?

M. JEREMY SEARLE :

1895 O.K., la première notamment. Avant de commencer, est-ce qu'on peut montrer devant la diapo de la maquette et la version 1, les flèches jaunes pour la circulation? Les grandes flèches jaunes, le numéro 1.

LE PRÉSIDENT :

1900 Celui sur le débit?

M. JEREMY SEARLE :

La version 1, les grandes flèches jaunes pour la circulation.

1905

LE PRÉSIDENT :

Et de l'autre côté, la maquette.

1910

M. JEREMY SEARLE :

1915

O.K., merci beaucoup. Ma première question touche sur la question de la circulation. Pendant le discours, on a parlé du trafic sur l'autoroute Décarie vers le sud, on a parlé de l'utilisation potentielle de la rue Sherbrooke pour accéder le site avec le potentiel de Décarie dans les deux sens. Mais aujourd'hui, actuellement, vers le sud, il y a déjà un accès existant, autoroute Décarie vers la Cour Glen sans utiliser Sherbrooke, c'est-à-dire la sortie de l'autoroute Décarie, Sherbrooke, continue tout droit vers le sud sur Addington puis Addington arrive à de Maisonneuve, fait une petite droite, droite encore une fois sur Girouard et puis une gauche immédiate pour accéder à Saint-Jacques, qui dans quatre ou cinq minutes vous donne accès à Saint-Jacques pour accéder Décarie. Mais, effectivement... Est-ce que c'est clair, oui?

1920

LE PRÉSIDENT :

Il faudrait que vous arriviez à votre question.

1925

M. JEREMY SEARLE :

1930

Well, the question... Well, it's clear that the promoters aren't aware that there is already an access from the Decarie expressway heading south on Addington. They made no mention of it. They're talking about how they would have taken traffic off of the Decarie Expressway onto Sherbrooke where, of course, nobody does that to get to this site.

1935

LE PRÉSIDENT :

What's your question, Mr. Searle?

1940

M. JEREMY SEARLE :

1945

Well, the question, I want to be sure they understand because in their presentation, clearly, they don't know about this route. The question is: since we already have an access to the Glen Yards site from the Decarie expressway which does not use Sherbrooke, heading down Addington and doing a little loop around Girouard to Saint-Jacques and directly to the Glen site, my question is: for the Decarie south, Addington, Girouard, Saint-Jacques, Glen Yards site, what studies have been done and what of the promoters determined is the capacity for the existing Decarie – Addington - Girouard - Saint-Jacques -Glen Yards site to bring in the traffic. Because so far in the presentation, there's been no mention of this and I'm not even sure if they are aware that it exists. So are the studies...

LE PRÉSIDENT :

1950 I think your question is clear. In short, did you consider using the existing...

M. JEREMY SEARLE :

1955 Actually, the question was: are there studies and what's the capacity for the traffic down there according to the studies?

LE PRÉSIDENT :

1960 Monsieur Couture?

M. LUC COUTURE :

1965 Yes, Mr. Chairman. As Mr. Onesson said before, the main objective is to get away the traffic from the local streets. On top of that, secondly, there are a lot of problems now on Sherbrooke street, the level of service is a describer of the quality of the fluidity of traffic and e) is very bad, a) is very good conditions and f) is total congestion and e) is very bad. So you see on Sherbrooke right now in the a.m. period, you have "e", "d" and "e". And so if we bring more traffic to these intersections, it will create a big problem.

1970 Secondly, Addington is a residential street so you'll bring maybe 500 cars on that street so we want to avoid the neighbourhoods; and thirdly, Addington, I think, is not permitted for trucks.

1975 So globally, the solution with a new exit on Decarie will avoid these problems on Sherbrooke and avoid residential streets and will permit trucks. So that's why we have not used this solution to exist at Sherbrooke and use Addington street

M. JEREMY SEARLE :

1980 With respect for my first question, the question has not been answered. My question was: has there been a study done and what is the traffic capacity – I'm aware that the promoters do not wish to use it, my question wasn't whether they like it or not, my question was: is there been a study done for the existing Addington route and if so, what traffic flow does that show it can handle. I didn't like if they like it or not. I'm asking...

1985 **M. LUC COUTURE :**

No, no, the study was done, Mr. Chairman, the study was done and this intersection does not have the capacity to handle traffic. The critical movement is already 159% of the capacity and there's not enough reserve capacity to handle the additional traffic.

1990

LE PRÉSIDENT :

But on Addington street itself which is east of Girouard...

1995 **M. LUC COUTURE :**

No, Addington is the continuity of this intersection here. So there's not enough capacity to handle the additional traffic there.

2000 **M. JEREMY SEARLE :**

O.K., merci. La deuxième question... My second question, okay, quite aside from the (inaudible) analogies for the soon be beautiful Decarie street, leaving aside the possibilities of beautifying Decarie street there, in the event that everything, traffic wise, even if everything goes ahead as proposed, my question is very simple: there are two very obvious elements missing here; one is the entrance just next to Decarie directly from Saint-Jacques. You come off the highway and you can clearly have a turning just next to Decarie, directly onto the Glen Yards site where we imagine the large surface parking lot which is not shown in the maquette will be, because \$20,000 for indoor sites is below clearly...

2010

LE PRÉSIDENT :

What's your question, Mr. Searle?

2015 **M. JEREMY SEARLE :**

My question is: secondly, the promoters also made it very clear that it is possible to have an underground road because if you can have an underground pedestrian, you can have an underground road link at Claremont. Now, they've missed out the two obvious entries and exits from Saint-Jacques just next to Decarie and at Claremont. And my question is the following: even if they have everything else, why leave out the obvious entry-exit on Saint-Jacques and why leave out the obvious Claremont? There's actually the land available to do the underpass or the overpass at Claremont, is it simply the fact that the promoters live in Westmount and want to give them a special deal? But why are they missing out these obvious two exits and entries?

2025

LE PRÉSIDENT :

Mr. Searle, that's all right. Okay, apart from the comments, could you tell us your choice of the access or do you want us to try to reformulate the question? Mr. Couture?

2030

M. LUC COUTURE :

Yes. We have studied a number of accesses around the site and from the north, Mr. Chairman, there are two major constraints; it's the metro line that is underground and the train. So if you would have to make a tunnel, you would have to pass above the metro and under the train. So it would give a very difficult vertical slope and you would end up in the middle of the Glen Yards. And on the other side, the connectivity with Sainte-Catherine, you would have to go up until de Maisonneuve. So on both sides, because of the tunnel, the metro and the train, the vertical slope would give a large number of constraints to build a road, another pass for cars or vehicles.

2035

2040

LE PRÉSIDENT :

Mr. Couture, did you consider a level entrance which granted would mean crossing at level the railway, for instance?

2045

M. JEAN B. DUFRESNE :

I think the people at the City would be, maybe Mr. Onesson could be better able to comment on the functionality of a great access above rail for a hospital site given the standard that the City has for roads.

2050

LE PRÉSIDENT :

Okay. But perhaps before that, there was also in Mr. Searle's question, the aspect of coming in from the south or at least that's what I understood.

2055

M. JEAN B. DUFRESNE :

Can you restate the question about the access from the side? I'm not sure I've got it.

2060

LE PRÉSIDENT :

Did you consider in one way or the other giving access to the site more directly?

2065 **M. JEREMY SEARLE :**

Mr. President, would you permit me to joint point on the map? It would simplify things...

2070 **LE PRÉSIDENT :**

There's a pointer there, sir, on the table that you can use.

2075 **M. JEREMY SEARLE :**

2075

Thank you. Thank you. This seems to be the obvious place to have a direct entry from Saint-Jacques, directly parallel to Decarie. The same configurations that you currently have with Decarie which would then mean that you would have a regular traffic light directly after that at Decarie. My question is very simple: why widen Decarie when you can simply bring in a road directly onto the Hospital site from Saint-Jacques, both from directly off of the 720 and from the West? Given you'd do that, you could still...

2080

LE PRÉSIDENT :

2085

Mr. Searle, that's all right.

M. JEREMY SEARLE :

That's the question.

2090

LE PRÉSIDENT :

Let's go to the question. So did you consider giving direct access from let's say the upper level of Saint-Jacques? Monsieur Couture?

2095

M. LUC COUTURE :

2100

Yes. Again, there are a few constraints. The minimum standard between two traffic lights is 100 meters and also there's the slope of Saint-Jacques street which is very steep and further you go down, you get not at the right level. So for example, the entrance for trucks and employees would be at level minus 3 which is many meters under the ground level.

2105 So because of the site design, because of the minimum standards between intersection and the slope, it was not possible to design an entrance near Decarie street. This was asked and was looked at.

M. JEREMY SEARLE :

2110 Mr. President, would you permit me to make one brief factual observation on what has just been said? Or as a question, just very briefly.

LE PRÉSIDENT :

2115 State it very briefly.

M. JEREMY SEARLE :

2120 Very briefly, just for the information of the promoters. What I just asked about here requires only one set of traffic lights, not two. There's no question of distances between traffic lights because should you have an entry here...

LE PRÉSIDENT :

2125 Well, we're getting into a technical discussion and I would like to avoid it tonight.

M. JEREMY SEARLE :

2130 Okay, I'm only pointing this out because the promoters are not aware of the technical questions involved here. Thank you.

LE PRÉSIDENT :

2135 Thank you. Peut-être un complément de réponse à la sous question que j'ai posée. Juste pour savoir si l'hypothèse d'une entrée à niveau qui, évidemment, à ce moment-là passerait par-dessus les rails du train de banlieue, si c'est quelque chose qu'on essaie d'éviter ou non ou qui est acceptable dans le cas de l'accès à un établissement hospitalier? Monsieur Onesson?

M. PHILIPPE ONESSON :

2140 Un accès au niveau des voies ferrées du côté nord a été regardé, principalement comme accès secondaire pour une redondance en cas d'accès pour les véhicules d'urgence. C'est quand même avec beaucoup de contraintes car le CP serait obligé d'être

2145 avisé une demi-heure d'avance pour venir ouvrir les barrières puisqu'on ne pourrait pas laisser ça, la traverse, pour les piétons de façon sécuritaire.

2150 Et pour faire passer l'ensemble du trafic automobile, ce n'est pas quelque chose qu'on souhaite, ce n'était pas... Ce n'était pas un endroit qui était propice parce qu'il y avait le métro d'une part, le métro, la station Vendôme elle-même, elle a un circuit, et on aurait induit de la circulation du côté nord où il y a plus de local, résidentiel et pour toutes ces raisons-là, ça n'a pas été une solution qui a fait un bout de chemin tellement, là.

LE PRÉSIDENT :

2155 Je pense que c'est très clair, votre réponse. Merci. J'appelle maintenant monsieur Peter McQueen. Bonsoir, Monsieur, good evening.

M. PETER MCQUEEN :

2160 Good evening. More questions on traffic. I live down in Saint-Remi and naturally the residents of our neighbourhood are very concerned about the closing of Upper Lachine road and our access therefore our access up to upper N.D.G., up to the highway entrances at Sherbrooke and into Westmount. So I have a couple of specific questions. Well, the first question is: what do the people who came up with this traffic plan see? Give me the details on how they see the residents of Saint-Remi getting up to upper N.D.G.?

2165

LE PRÉSIDENT :

2170 Monsieur Couture? Peut-être que vous pouvez l'illustrer justement avec un plan des rues.

M. LUC COUTURE :

2175 Oui. There's a number of ways that you will be able to cross but essentially, since Girouard will be put back as a two-way street from Upper Lachine to Sherbrooke, all the people on the south of the track, railroad track, will be either coming from Upper Lachine or Saint-Jacques and then take Girouard and can cross the railway track underneath at Girouard.

2180 So the roundabout here will permit everybody to go north or they can use Saint-Jacques and Decarie as well, so there are a number of possibilities.

M. PETER MCQUEEN :

2185 Okay. So this plan for a roundabout at Girouard and Upper Lachine is serious? I mean, one, is there room for a roundabout at that intersection?

LE PRÉSIDENT :

2190 Could you give some details or precisions about how confident you are that this will work out?

M. LUC COUTURE :

2195 Yes. We have done a preliminary concept, we have looked at the space available, we have even discussed with the Ministry of Transport about this roundabout and we feel that it's a feasible solution and there's more and more roundabouts being implemented in the Province of Québec. There are about 100 of them in planning or design stages and maybe 15 already in operation and it's a very good solution for this type of... To put a traffic light would put very difficult turning movements for trucks to go back on the access to highway 15.
2200 So we're confident that this is a good solution. We even have simulated the roundabout and we feel that it's acceptable in terms of safety, traffic and access.

LE PRÉSIDENT :

2205 Okay. Can I bring you to your second question?

M. PETER MCQUEEN :

2210 Okay. So the traffic from upper N.D.G. that now comes down Girouard to get on the 15 south and takes the current entrance ramp from the left lane of Girouard which will be changed with your plan, it will have to come all the way down and go around the roundabout and a U and then go back as well as all of us from lower N.D.G. coming and going up?

M. LUC COUTURE :

2215 Up here or going south or going this way.

M. PETER MCQUEEN :

2220 I mean, I find that hard to believe but I guess that's a comment.

LE PRÉSIDENT :

It works elsewhere apparently.

2225 **M. PETER MCQUEEN :**

I mean, and no expropriations of any buildings on the corner?

2230 **M. LUC COUTURE :**

Mr. Chairman, as you can see, the grey area is the area that is required. There's a bit of land that is used but this is owned by the Ministry of Transport.

2235 **M. PETER MCQUEEN :**

Okay, second question. Your plan for the new entrance onto Decarie northbound from Saint-Jacques, I see now you have this word "usage restreint". Again, I have big problems with that lane because there's plenty of space to build a ramp, no problem with that, but once the ramp tries to join into the 15, you know the first lane it will join into is the lane that exits at Sherbrooke, you know, so it has to get over another whole lane. But even worse, it's as we all know living in N.D.G., if you're coming from the West Island, you live in N.D.G. and you're coming on the 20 and you're trying to get off at Sherbrooke, you've got to do that, get over a few lanes to get off at Sherbrooke. And now, obviously, traffic coming to the Hospital will be doing that. So how, exemplary, are you planning on building that lane from Saint-Jacques on to the northbound Decarie expressway?

2245 **M. LUC COUTURE :**

I can give a brief comment but I think I will ask Mr. Robert to complement. What is important is this new entrance ramp is complemented by a change on the existing highway from downtown. You see here there's another lane that will be added on Decarie and there's other work that will be done to put a fourth lane up to the – comment s'appelle le tunnel? – The Queen Mary tunnel. The N.D.G. tunnel. So there's not only the ramp but there's another lane that will be added so when you come from downtown, Mr. Chairman, there will be a lane from the highway Ville-Marie and a separate lane from this ramp. Actually, you have to merge from two to one but now that will be two continuous lanes and there's other works that are being planned on Decarie to make it more capacity up to the tunnel.

2250 Daniel, tu peux compléter? So it's a number of measures. It's not only the ramp but there are other measures that are planned on Decarie expressway to make it more capacity, so it should work fine.

2260

LE PRÉSIDENT :

2265 Is all this, I mean, are we talking about strictly additional lanes or do some of the additional lanes are intended to replace some lanes that will be closed – ramps, I'm sorry, not lanes but ramps. Are we strictly talking about a net addition of ramps or is it a zero sum between ramps being added and others being demolished or replaced?

M. LUC COUTURE :

2270 I will ask Mr. Robert from the MTQ to answer.

M. DANIEL ROBERT :

2275 Vous me permettez, Monsieur le président, de répondre en français?

LE PRÉSIDENT :

2280 Oui, oui, allez-y, oui.

M. DANIEL ROBERT :

2285 L'explication a été bien rendue par monsieur Couture. Qu'est-ce qu'il faut voir c'est que l'entrée Saint-Jacques ici va permettre, on va aménager une nouvelle voie. Donc au lieu de fusionner, quand on arrive de l'autoroute 720 et que, actuellement on fusionne à une voie quand on arrive un petit peu plus au nord de la rue Sherbrooke, et du nord de la rue Sherbrooke aller au tunnel Notre-Dame-de-Grâce, actuellement c'est trois voies de circulation de façon nominale. Maintenant, ça va être quatre voies de circulation de façon nominale sur une certaine longueur et il va falloir fusionner à trois voies à l'arrivée du tunnel

2290 Notre-Dame-de-Grâce.

LE PRÉSIDENT :

2295 D'accord. Et par ailleurs, il y a une voie, on a compris qu'il y avait une voie additionnelle de sortie de ceux qui sont en direction de Décarie, autoroute Décarie sud, oui, qui s'ajoute à la sortie actuelle qui mène à Sherbrooke, Côte Saint-Antoine, c'est ça?

M. DANIEL ROBERT :

2300 Elle s'ajoute, c'est-à-dire qu'elle est plus au sud.

LE PRÉSIDENT :

Elle est plus au sud, d'accord.

2305 **M. DANIEL ROBERT :**

En direction sud, il n'y a pas d'ajout de voie de circulation.

LE PRÉSIDENT :

2310

Et, là, la sortie immédiatement au nord, c'est-à-dire la voie d'accès à l'autoroute immédiatement au nord du future rond point va se trouver à remplacer, en partie, la voie qui prend actuellement sur Girouard en direction sud?

2315 **M. DANIEL ROBERT :**

Oui, oui, exactement. Celle-là ici, là... O.K., on le voit. L'accès actuel se fait comme ça et maintenant... Ça, c'était une proposition qui date d'un an avant l'arrivée du carrefour giratoire. Et cet aménagement-là était très contraignant, si on veut, et l'arrivée du giratoire nous a permis d'épargner, parce qu'il a été une période qu'on pensait de vraiment, là... On avait des contraintes majeures ici. Et ça permet les deux directions.

2320

Donc ceux qui arrivent du sud, ceux qui arrivent du nord peuvent accéder à la bretelle ou à l'autoroute, ce qui n'était pas possible auparavant pour ceux qui arrivaient du sud.

2325

LE PRÉSIDENT :

D'accord. That answers your question, Mr. McQueen?

2330

M. PETER MCQUEEN :

I still don't believe it but at least I've heard you. So I have an alternative plan which I'm going to depose for the, you know, the June 15th or 16th but if anybody wants to see copies tonight, I've got copies here in French and English. En français aussi. Alors s'il y a du monde qui sont intéressés, j'ai des copies.

2335

LE PRÉSIDENT :

Je vous demanderais, évidemment vous êtes libre de le distribuer quand vous voulez, mais je préférerais que vous le fassiez publiquement le 15, d'accord?

2340

M. PETER MCQUEEN :

Parfait.

2345

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur McQueen. J'appelle maintenant monsieur Don Wedge. Welcome back, Mr. Wedge.

2350

M. DON WEDGE :

Thank you, Mr. Chairman. My main questions: I think during the video that was shown or at some point, I saw a picture of a document that seemed to be an environmental impact study. There's no such document to the back of the room. Has there been a general environmental impact study?

2355

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dufresne?

2360

M. JEAN B. DUFRESNE :

A general environmental impact study – A lot of our studies relate to specific area of environment. We have adopted, we've decided to deal with every each piece of the environment that we could identify with our colleagues from Ville de Montréal and all these studies are summarized together which can deem to be the general environment study and the Rapport synthèse, the Synthesis Report that is on the site. That was all the information on the specific. For example, the wind environment, the trees, everything; the economic are all summarized into Rapport Synthèse collated by the firm Daniel Harbour.

2365

2370

LE PRÉSIDENT :

Now, did you prepare something that would compare to the impact studies? "Les études d'évaluation environnementales" that are required usually for projects that are subject to the Ministry of Environment and to the BAPE, Bureau d'audiences publiques, where there is a systematic impact assessment study?

2375

M. JEAN B. DUFRESNE :

2380 No. We have not followed the BAPE guidelines because the BAPE guidelines did not apply to our project. We have followed the list of impact studies that was required from us by the City of Montreal.

LE PRÉSIDENT :

2385

Okay. Mr. Wedge?

M. DON WEDGE :

2390

And is that collective document at the back of the room?

M. JEAN B. DUFRESNE :

2395

Absolutely.

M. DON WEDGE :

Yes?

2400

LE PRÉSIDENT :

And it's also available on the Internet as well as in various libraries around here.

M. DON WEDGE :

2405

Thank you.

LE PRÉSIDENT :

2410

Another question?

M. DON WEDGE :

2415

Yes. Leaving the environment for a moment, we're having a large industrial size project place down to... mainly in the borough Côte-des-Neiges – N.D.G., will the borough have any income from this project? A property tax income?

LE PRÉSIDENT :

Okay.

2420

M. DON WEDGE :

And to what extent does the borough anticipate additional operating costs as a result of it? I'm thinking of snow clearance, but not only.

2425

LE PRÉSIDENT :

So perhaps I will ask the people, both at perhaps the level of the City but also the borough, if there are all together revenues and expenditures associated with the presence of this project. Monsieur Galipeau?

2430

M. GILLES GALIPEAU :

Compte tenu du fait que la construction de l'Hôpital représente un investissement de 1,1 milliard, il y a des équivalents, des compensations d'en lieu de taxes qui vont s'élever à environ 8 millions de dollars par année et qui vont constituer des nouveaux revenus pour la Ville.

2435

Par contre, considérant que les ententes ne sont pas encore complétées, qui vont lier les différentes parties dans la réalisation de l'ensemble des infrastructures qui sont prévues, on ne pourrait pas identifier, de façon précise, quel serait l'apport des investissements qui seraient requis par les différents partenaires.

2440

LE PRÉSIDENT :

Okay. First concerning the revenues, are these revenues that go in total to the City or are they shared between the borough and the central city in one way or another?

2445

M. GILLES GALIPEAU :

Il y a différentes formules qui sont prévues de distribution des revenus de la taxation foncière. Les revenus peuvent être encaissés par la Ville et distribués d'une façon ou d'une autre auprès des arrondissements.

2450

LE PRÉSIDENT :

Mais il n'y a pas de prélèvement de taxes directement par l'arrondissement?

2455

M. GILLES GALIPEAU :

2460 Non.

LE PRÉSIDENT :

2465 D'accord. Et au niveau des dépenses plus courantes, est-ce que la présence d'un équipement comme l'Hôpital va nécessiter, par exemple, ou entraîner des dépenses accrues de déneigement, d'entretien du réseau ou d'une autre nature qui relèvent de la Ville et de ses arrondissements?

M. GILLES GALIPEAU :

2470 C'est certain qu'avec, bon, par exemple, l'élargissement du boulevard Décarie, le fait qu'il y ait une superficie de rue plus importante qui soit créée va entraîner des dépenses d'entretien, enlèvement de la neige, nettoyage, et cetera. Ces coûts-là n'ont pas été évalués pour le moment.

2475

LE PRÉSIDENT :

You got that Mr. Wedge?

2480 **M. DON WEDGE :**

Non, mais je peux lire dans la transcription, I hope.

LE PRÉSIDENT :

2485

Okay, thank you.

M. DON WEDGE :

2490 Can I ask if, in a specific part of that, in relation to the Shriners, would there be any different revenue in relation to the section of the Shriners if it goes ahead?

LE PRÉSIDENT :

2495 Will the Shriners Hospital generate its own share of additional taxes? When you're referring to the value of taxes, does that apply only to the McGill Health Centre or to the whole complex, and if not what would be the share of the Shriners?

M. GILLES GALIPEAU :

2500 The amount we gave before was the amount that was related to the MUHC project. The investment for the construction of the Shriners building is around 100 million dollars and it will generate also taxes equivalent.

M. DON WEDGE :

2505 I'm sorry, I didn't understand if there was any response to the costs to the borough.

LE PRÉSIDENT :

2510 Okay. Then perhaps we could ask... What was said is that expenditures such as snow removal or street maintenance may increase due to the fact that, for instance, Decarie boulevard itself will be enlarged, you know. But what Mr. Galipeau told us is that the amounts have not been accounted for yet, at this point.

2515 **M. DON WEDGE :**

 Would there be increased frequency of snow clearance above the normal N.D.G. standard considering all the additional traffic around? Well, not only N.D.G. but Saint-Henri and Westmount?

2520 **LE PRÉSIDENT :**

 I'm sorry, I want to understand your question but perhaps I'll have to direct it to the people of the borough.

2525 **M. DON WEDGE :**

 I anticipate there will be a need for a higher standard of snow clearing and other road maintenance...

2530 **LE PRÉSIDENT :**

 Because it's a hospital, is that your point?

2535 **M. DON WEDGE :**

 With the extra traffic and so on; have they budgeted or is it conceptually in their thinking in the five years, ten years to come how that will impact the various costs.

LE PRÉSIDENT :

2540

Est-ce que vous avez fait donc des projections de ce que ça pourrait entraîner comme coûts récurrents d'entretien ou autres types d'investissements courant au niveau municipal?

2545

M. LUC COUTURE :

For now, there were no studies of that kind that have been made by the City.

LE PRÉSIDENT :

2550

Madame Bourgeois?

Mme MARGUERITE BOURGEOIS, commissaire :

2555

Au début de votre réponse, vous avez évoqué les discussions en ce qui concerne les paiements en lieu de taxes foncières. Ça m'amène à penser toute la question de l'entente cadre avec les différents intervenants. J'ai cru comprendre – en tout cas c'est évoqué dans la documentation, ce n'est pas encore complété, y a-t-il un calendrier de négociations et qui sont les partenaires envisagés pour cette entente cadre?

2560

LE PRÉSIDENT :

Madame Mercier?

2565

Mme SYLVIE MERCIER :

Oui. Madame Bourgeois, la négociation pour l'entente cadre est en effet entamée. Les partenaires qui sont autour de la table sont les partenaires impliqués dans le projet, c'est-à-dire le CUSM, le ministère des Transports, la STM, l'AMT et nombre d'autres partenaires, la Ville bien sûr, et l'arrondissement.

2570

Il est convenu dans le dossier tel qu'il a été approuvé par le Conseil municipal que cette entente cadre doit être convenue avant l'adoption du règlement final. C'est donc ça qui détermine le calendrier. Les travaux progressent et on prévoit d'être en mesure d'avoir une entente cadre, c'est-à-dire qui va déterminer les principes, les items des ententes spécifiques d'ici la fin de l'été.

2575

Mme MARGUERITE BOURGEOIS, commissaire :

2580 C'est prévu comme étant donc une entente à laquelle vont participer tous les intervenants et non pas une série d'ententes bilatérales?

Mme SYLVIE MERCIER :

2585 Ce qu'on a prévu, c'est d'avoir une entente cadre qui sera, elle, appuyée d'une multitude d'ententes spécifiques qui seront négociées à travers le temps.

Mme MARGUERITE BOURGEOIS, commissaire :

2590 Alors il y aura des annexes.

LE PRÉSIDENT :

Merci, Madame Mercier. Mr. Wedge, did you...

2595 **M. DON WEDGE :**

I'd like to ask those same questions again in a hypothesis that if the site was developed for residential uses but I'll ask that another time, if you...

2600 **LE PRÉSIDENT :**

I guess so. Thank you.

M. DON WEDGE :

2605 I give notice.

LE PRÉSIDENT :

2610 I'll ask now Mr. Bruce Wilson. Well, then Mrs. Deborah Mermelstein.

Mme DEBORAH MERMELSTEIN :

Hello again, Mr. President.

2615 **LE PRÉSIDENT :**

Welcome again.

2620 **Mme DEBORAH MERMELSTEIN :**

So my questions again relate similarly to the questions I asked last night and then another question that relates to Mr. Wedge's question.

2625 The question is whether the City or the City in concert with the promoters have done some form of infrastructure study or a study to determine what changes would be needed to the infrastructure of the neighbourhoods that will be affected. Not the site itself but my hypothesis being with all of the added people coming to that Hospital Centre, they will be migrating into the neighbourhoods, going to Sherbrooke street, going to Decarie, going to Victoria, going to Claremont. There will be lot more flow of people whether on foot, car, 2630 whatever. Has any study been done to determine whether additional parking, widening of roads, sidewalks need to be repaired? Has any thought been given to the impact on the neighbourhood itself and the infrastructure that exists which is in perhaps not the best repair but perhaps...

2635 **LE PRÉSIDENT :**

So you're referring to streets and sidewalks mainly?

2640 **Mme DEBORAH MERMELSTEIN :**

Streets, sidewalks, sewer system, parking spaces, has any thought be given to how that neighbourhood is going to change and what impact that will have on the City in terms of having to invest on some changes?

2645 **LE PRÉSIDENT :**

Very well. So I will first ask the people from the Hospital Centre and then from the people of the City. Do you have something about what would be needed or desirable in terms of improvements or adaptations to the public infrastructures?

2650 **M. JEAN B. DUFRESNE :**

2655 Yes. We have studied various dimensions of the public infrastructure domain in order to assess the impact and to assess the eventual necessity to provide changes. As you have heard and seen from our discussions, for example to take an important one, the road and

pedestrian access, yes, there is a program to modify roads and sidewalks where – in the vicinity of the site and also in the access road from the highways to the Hospital.

2660 We have also looked at the impact on commercial structure and have found that as far as the related activities to a hospital, there is currently availability in the sector. You know, space for rent that can receive these activities. So we can assume that the infrastructure that was there at the time these spaces were occupied by tenants is still there and can support the traffic of people who would use. We wouldn't use all the available space but we could use a fair chunk of it if our predictions of related clinics come around.

2665 As far as stores are concerned, if my memory serves me well, there is a slight increase in business opportunities on Sherbrooke and on Maisonneuve where there is also a program from the City to adapt the City, to adapt the streets to its mission. So all this is done in coordination. It's been like four years, five years that these numbers that actually have
2670 been actualized this winter but there was an earlier version of these impacts on commerce that has been transmitted to the City. So they are very well aware. Whether this translates or not into a specific widening of say sidewalks on Sherbrooke, I cannot at this point answer. I can only ensuring the fact that this impact for a certain number of years, in a very collegial atmosphere, has been communicated and shared with the City.

2675

LE PRÉSIDENT :

But what you're saying, Mr. Dufresne is that you did not include, as part of your sort of physical infrastructure planning, any requirements or suggestions to modify this or that
2680 street or this or that infrastructure besides, perhaps, what is going to happen on Decarie or on the immediate periphery?

M. JEAN B. DUFRESNE :

2685 And Saint-Jacques, and Decarie and all the biking paths also that we have forecasted changes too and a portion of Girouard, but yes, except those elements, we have not added a broad exhaustive review of every piece.

LE PRÉSIDENT :

2690

Okay. Now I will ask the City, at their level, if they have perhaps pursuing the ideas or the figures or data that were provided by the promoter, have you translated that into possible modifications either to the streets, sidewalks or other public infrastructures?

Mme DEBORAH MERMELSTEIN :

2695

Mr. Chairman, may I just mention something by way of an example of the kind of thing I'm thinking about. Walking up this street to come to this meeting tonight, the sidewalks are all broken and chipped and whatever. We're anticipating that we're going to have many people coming to attend the Hospital, come to clinics and so on in the outline area...

2700

LE PRÉSIDENT :

Well, okay. Well perhaps...

2705

Mme DEBORAH MERMELSTEIN :

It was just an example of one thing...

LE PRÉSIDENT :

2710

Perhaps the answer could cover, could make the difference, if appropriate, between expenses that are of a nature of periodic maintenance and those that relate to a specific project that in itself brings an additional pressure...

2715

Mme DEBORAH MERMELSTEIN :

Thousands of people.

LE PRÉSIDENT :

2720

Yes. Mr. Galipeau?

M. GILLES GALIPEAU :

2725

The main interventions that will be made on the City road network have been presented before. And what I can say is it could possibly lead also to improving underground infrastructures, for example, under Decarie boulevard when Decarie will be extended. But otherwise, there are no detailed studies that have been made listing the interventions as the one...

2730 **LE PRÉSIDENT :**

Do you do studies to either forecast or prepare for an additional either additional traffic or additional demand on the water and the sewer systems with respect to a project of this importance?

2735

M. GILLES GALIPEAU :

What is required, what has been identified for infrastructure work is the water line under Decarie that will need to be increased.

2740

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dufresne, vous avez des éléments de réponse?

2745

M. JEAN B. DUFRESNE :

Oui. Essentiellement... The planning, the City planning was already planning to replace the main line on Decarie street, I believe, to an 8-inch. Our Hospital at full deployment may require up to a 12-inch, so this is part of the discussions we're going to have but we know that the capacity is there and we know that work was already planned in order to provide a steadier and safer supply of fresh water by connecting to the orange network from the green network where it was now.

2750

So yes, we have looked at that and we're also considering providing an alternate for safety reason, a connection of the Hospital to the line that is existing under Claremont. So yes, this has been looked at and we have letters from Montreal and this was part of our original 2003 review and it is still valid even more so that the Hospital is now slightly smaller.

2755

LE PRÉSIDENT :

2760

Do you have another question, Mrs. Mermelstein?

Mme DEBORAH MERMELSTEIN :

Well, a related question is: since certain studies have not yet been done, that would imply that perhaps they will be and I'm wondering what the timetabling for that kind of study might be and how it would relate to the go aheads on this project? Just thinking about the cost to the City to approve this project, if the studies of the impacts and the potential costs within the community itself have not been made, is that likely to be done and before this project goes ahead?

2770

LE PRÉSIDENT :

What is your timetable to complete the information in case of studies that are still to be completed?

2775

M. JEAN B. DUFRESNE :

Well, as far as infrastructure services which I understand the question is about, there's very few studies that remain to be done but there are a few studies that are, they need to be completed in parallel to the "projet d'accord de développement" to which Mrs. Mercier was referring to, which is tied to a general master, if you want, agreement between all parties that is targeted for August, if my memory serves me well, but there will be others, I'm sure, smaller – important but more sectorial agreements that need to be struck and for those, the timeline, the milestone to be met will be most likely the issuance of construction permits. Because we're going to go back to the City for construction permits for the various buildings on this site, at which time the City may require or may have conducted themselves more specific studies or requiring. But there's a milestone in August for an "accord général" on the contracts between all parties for issue such as what we've mentioned. The water is a perfect example of something that needs to be settled within the August timeframe.

2780

2785

2790

Would you agree Mrs. Mercier?

LE PRÉSIDENT :

Well, I would like to ask the people from the City if for the purpose of the agreement and/or the construction permit, assessment or a budget rather, does a budget have to have been established for work that will have to be undertaken by authorities such as the City in terms of infrastructures or others?

2795

2800

Mme SYLVIE MERCIER :

Well, as Mr. Dufresne said, we have established a list of things that need to be done or looked at and this is basically what's going to be addressed in the general agreement, the list of things that need to be looked at. And most, as monsieur Dufresne said, most studies were done. There are still the feasibility studies to be done and that is going to be provided by different timeframe for specific agreements and these feasibility studies will come up with the exact work that needs to be done and how it's going to be financed and everything.

2805

2810

So this is going to be done over a specific period of time over the next few years but the framework agreement is going to look at the general list of work and how the partners are going to work together.

LE PRÉSIDENT :

2815 Do I understand, therefore, that the permit, construction permit or the green light so to speak to start the building could take place before you implement full estimation of some expenditures that may come in the future on the part of the City? Or do you plan to get some at least preliminary budgets of the infrastructure costs that the City will incur?

Mme SYLVIE MERCIER :

2820 I would say we plan to have preliminary budgets and feasibility studies and after that, every work will include its own...

LE PRÉSIDENT :

2825 Okay. Madame Bourgeois?

Mme MARGUERITE BOURGEOIS, commissaire :

2830 I'm going to ask you to educate me. I think there seems to be a basic premise that prevailing conditions and available space can absorb the extra traffic and commerce that will be generated in a sort of the general parameter of the Hospital.

2835 Now, if it comes to paths that it's very different and the citizens of the borough of the area are confronted with major issues of parking, there is an overcrowding in terms of commercial space so that people want to change either the zoning or the possibility of using certain facilities for other uses. You get into a situation where the narrowness, the width of the sidewalks is considered not adequate and all of those things that were mentioned tonight, what would be the process so that the citizens get an opportunity to have a say in the kind of
2840 changes and solutions that would be considered at that point?

LE PRÉSIDENT :

2845 Monsieur Galipeau?

Mme CÉLINE TOPP :

2850 Écoutez, on parle d'un projet qui va s'échelonner, dont la construction va s'échelonner sur plusieurs années et dont la vie aussi va prendre forme sur un certain nombre d'années. Donc la ville va, avec l'arrondissement, réagir aux besoins qui vont se présenter.

Présentement, au meilleur de notre connaissance, au meilleur des études qui nous ont été présentées, la situation semble correcte et ne pas déborder ou ne pas avoir d'effets négatifs sur l'environnement immédiat, mais c'est avec les discussions courantes, avec le Conseil d'arrondissement et tout ça que les citoyens ont une capacité d'influencer des programmes d'investissement qui, à chaque année, se planifient à la Ville et dans l'arrondissement pour des travaux d'améliorations locales, pour améliorer des trottoirs, pour introduire des nouvelles zones de stationnement pour les résidents, pour les commerçants. Donc tout ça, c'est la vie...

2855

2860

Mme MARGUERITE BOURGEOIS, commissaire :

Toujours à titre – vous comprenez le français, Madame? In English?

2865

Mme DEBORAH MERMELSTEIN :

Could I have it in English just to make sure I understand.

2870

Mme MARGUERITE BOURGEOIS, commissaire :

Okay. Now assuming that perhaps some people don't know the process that well. And now we're having a public consultation on the impact and the regulatory aspects of this particular construction site. I don't know if there's anyone in the room who could sort of explain if there is a public consultation process for the kind of works that would be required in the general area and what would be the appropriate venue for that? Is that a borough thing? Is that something that the citizens deal with at budget time? Do they have to go to their own City councillor? Can somebody tell us about process at that level?

2875

LE PRÉSIDENT :

2880

I'll ask monsieur Galipeau. We really have to ask the people of the City for that.

Mme MARGUERITE BOURGEOIS, commissaire :

2885

Okay, fine.

LE PRÉSIDENT :

2890

Is there anyway or any forum in which the citizens are informed on a regular basis of what is contemplated by the City or by the borough in terms of work of that nature? Plans either "plan triennial" or public exposé on work plan...

Mme CÉLINE TOPP :

2895 The borough is the “porte d’entrée”. It’s where we have all the information and the councillor is a good way also to ask for some...

LE PRÉSIDENT :

2900 No. But from the point of view of the City, is there in Montreal and/or the borough, a regular “unvailment” if I may say, of projects or plans for development or repair of public infrastructures?

Mme CÉLINE TOPP :

2905 Yes, each month, we have the City Council and in the borough also, so it’s the place to ask. We have information period at each meeting so we can...

LE PRÉSIDENT :

2910 Can the citizens ask questions?

Mme CÉLINE TOPP :

2915 Yes.

Mme DEBORAH MERMELSTEIN :

Thank you very much.

2920 **LE PRÉSIDENT :**

Mrs. Mermelstein, I think you have a last question? One last question?

Mme DEBORAH MERMELSTEIN :

2925 I have many questions but I think I’ll reserve them for the next meeting. Thank you.

LE PRÉSIDENT :

2930 Okay. Well, thank you very much then.

Alors ça met fin à la séance de ce soir. Comme je vous l'ai dit plus tôt, il y aura une autre séance d'information dans Saint-Henri mercredi soir, le 18 mai à 7 h. Bien sûr, vous êtes bienvenue d'y aller et je vous rappelle que le 15 juin, il y aura une séance publique pour présenter vos commentaires et votre opinion.

2935

So next week, another information session in the South-West borough, in Saint-Henri and as of the 15th of June, we will really be hearing the comments and suggestions of citizens.

2940

Now, if you want to file a brief, you can ask at the desk at the entrance. What we ask, of course, is people to file in their brief several days in advance so the Commissioners can read it and prepare for the questions they may want to ask you to get a good understanding of your views.

2945

Alors merci beaucoup et bonsoir.

AJOURNEMENT

* * * * *

2950

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 selon la loi.

2955

ET J'AI SIGNÉ :

Yolande Teasdale, s.o.

2960

2965

2970