

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. JEAN PARÉ, président
 M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire
 Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire

CONSULTATION PUBLIQUE
RÉVISION DU PLAN D'URBANISME

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 9

Séance tenue le 29 juin, 14 h
Cours Mont-Royal
1550, rue Metcalfe
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 29 JUIN 2004	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
OPTION TRANSPORT DURABLE	
RÉJEAN BENOÎT	2
MOUVEMENT AU COURANT	
JOHN BURCOMBE	9
BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DU QUÉBEC	
JACQUES CHARBONNEAU	12
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL	
MANON LANDRY, DIANE ST-GERMAIN	18
ENVIRONNEMENT JEUNESSE	
MARTIN FRANKLAND	26
JACQUES LARIN	34
RONALD GOES	40
CLD ANJOU MONTRÉAL-NORD	
MARTIN ST-PIERRE	52

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Bon après-midi! Bienvenue à cette assemblée de consultation. Je m'appelle Jean Paré, je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. Les commissaires qui m'accompagnent sont madame Catherine Chauvin et monsieur André Beauchamp.

10 À la table à notre gauche est assise madame Michèle Bertrand, analyste de la commission. Nous seront également secondés par monsieur Alain Cardinal, monsieur Luc Doray et madame Stéphanie Espach à l'accueil.

15 L'assemblée de cet après-midi est enregistrée. Madame Maisonneuve en est la sténotypiste et monsieur Boissé s'occupe de la sonorisation. L'enregistrement et sa transcription seront mis à la disposition du public.

20 La proposition de Plan d'urbanisme qui fait l'objet de cette consultation publique vise tout le territoire de Montréal. Elle doit être adoptée d'ici la fin décembre 2004 pour devenir le cadre commun des plans, des règlements et des actions touchant cet espace qui constitue notre milieu de vie.

25 Depuis le 22 juin, la commission reçoit les opinions et les commentaires des citoyens sur cette proposition qui a fait l'objet de dix séances d'information entre le 17 mai et le 16 juin.

30 Les personnes et les organismes que nous entendrons aujourd'hui se sont inscrits à l'avance comme nous l'avions demandé. Nous les recevrons selon l'horaire convenu. Après chaque présentation, les commissaires peuvent poser des questions pour s'assurer d'avoir une bonne compréhension des opinions exprimées. Si vous apportez des documents complémentaires à votre mémoire, la commission aimerait bien les avoir. Vous pouvez les laisser à madame Bertrand.

35 Par ailleurs, s'il y a des personnes qui ne sont pas inscrites et qui souhaitent se faire entendre, la commission leur consacra du temps à la fin de la séance. Ces personnes doivent donner leur nom à la table d'accueil.

40 Au cours de l'été, la commission va préparer son rapport qu'elle prévoit déposer en septembre. Le président de l'Office le transmettra au maire et au président du comité exécutif. Il le rendra public quelques jours après. Les personnes intéressées à le recevoir peuvent laisser leur nom et leur adresse à la table d'accueil. Le rapport de la commission a le caractère consultatif non décisionnel, la décision relative au Plan d'urbanisme révisé appartient au conseil de la Ville de Montréal.

 Alors, ma tâche principale 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

45 échanges se font dans le respect mutuel et la courtoisie et, devant cet auditoire, je n'ai même pas
besoin d'ajouter le reste, je sais que tout le monde va très bien se comporter. Aux personnes qui
ont un téléphone cellulaire, je demande de l'éteindre ou de le mettre en mode silencieux.

Alors, j'invite maintenant le premier intervenant d'aujourd'hui, qui est le groupe Option
50 Transport Durable et j'ai les noms de messieurs Réjean Benoît et Pierre Dulong. Bonjour,
monsieur! Vous êtes une de ces deux personnes-là.

M. RÉJEAN BENOÎT :

55 Mon nom est Réjean Benoît. Pierre Dulong ne peut pas se libérer de son travail
aujourd'hui, malheureusement.

LE PRÉSIDENT :

60 Bonjour, monsieur Benoît! Alors, écoutez, la commission a reçu le mémoire que vous
avez déposé à son intention. Elle en a pris connaissance. Alors, je vous invite à en faire une
présentation aussi brève que possible pour qu'on puisse enchaîner avec des questions.

M. RÉJEAN BENOÎT :

65 D'accord. Bonjour, monsieur Paré, monsieur Beauchamp, madame Chauvin! Option
Transport Durable est un petit organisme sans but lucratif fondé en 2000. On est là pour faire la
promotion du transport collectif et également les transports écologiques qui prennent moins
d'énergie possible et ont moins d'impact possible sur l'environnement, et également on est là pour
70 révéler les coûts de la surutilisation de l'automobile. Notre mandat principal est la diffusion
d'information. On a un site Internet avec 2 000 visiteurs par mois.

On a regardé le Plan d'urbanisme proposé puis, nous, qu'est-ce qui nous apparaît
principalement là-dedans, c'est que c'est un Plan d'urbanisme qui est fantastique, qui propose
75 d'appuyer Kyoto, le développement durable, mais on dit que les beaux principes sont contredits
par les règlements d'urbanisme même dans le plan. Donc, il y a une grande problématique là-
dessus.

Donc, le plan rejoint les préoccupations des citoyens au niveau de l'environnement, la
80 qualité de vie, l'augmentation du transport collectif, l'offre de desserte qui est proposée va en
augmentant. On propose également d'augmenter la densité urbaine qui est essentielle à
l'efficacité du transport collectif, réduire le nombre d'automobiles dans nos rues, appui au
développement durable et au Protocole de Kyoto. Et aussi, le plan appuie le Sommet de Montréal
qui faisait comme référence de favoriser des modes de transport alternatifs à l'automobile.

85 Quand on regarde un peu dans la littérature qu'est-ce qu'il y a présentement, la
Commission de coopération environnementale, c'est l'organisme de l'ALENA qui sert à regarder
l'état de l'environnement de l'Amérique du Nord, Mexique, Canada, États-Unis, disait que la

dépendance des Nord-Américains envers l'automobile alimente un cycle qui favorise l'expansion des banlieues, la demande de routes, de stationnements. En outre, les décisions subjectives dans le domaine de la planification urbaine tendent à promouvoir l'utilisation intensive de l'automobile.

Puis ça, évidemment, ça s'applique à Houston, à Denver, à Los Angeles, mais également à Montréal, et ça, on le voit dans la réglementation qui est là présentement dans le premier Plan d'urbanisme de l'année 92, je crois. Et elle sera encore là, cette façon de faire de promouvoir l'automobile, dans le plan proposé qui nous est présenté aujourd'hui.

Entre autres, dans le mémoire qu'on a présenté, on a pris une photo d'un aménagement derrière un complexe de condos où on voit que quelqu'un a installé une terrasse sur un terrain de stationnement. Il n'a pas enlevé l'asphalte. Il a mis des blocs de béton, il y a une terrasse en bois traité et il s'est installé une petite pergola là-dessus, de quoi de charmant pour profiter de l'été.

Les personnes qui ont des condos aujourd'hui, ils n'ont pas de cour arrière, à moins ceux qui ont les moyens de s'acheter des terrasses à l'étage parce que, par réglementation, la Ville exige qu'on construise une place de stationnement pour deux unités d'habitation. Ça, c'est le minimum. Il peut y avoir jusqu'à un maximum de deux places par... Donc, les règlements d'urbanisme favorisent les places de stationnement automobile au détriment des jardins, des petites cours.

On ne peut pas consciemment envoyer son enfant jouer sur le terrain de stationnement. En tout cas, ce n'est pas un milieu de développement agréable pour un enfant. Heureusement, moi, j'ai une vieille maison à Montréal et j'ai pu avoir une cour arrière, et mon enfant est chanceux finalement que je n'habite pas un complexe résidentiel neuf parce qu'il n'aurait pas de cour en arrière pour aller jouer.

D'ailleurs, le Plan d'urbanisme, à la page 59, dit clairement que:

Les conditions de stationnement influencent grandement le choix de mode de déplacement, particulièrement pour les déplacements liés au travail. Par conséquent, le Plan d'urbanisme identifie une série d'actions à développer dans la politique de stationnement qui s'inscrira au Plan de transport de Montréal.

Donc, on relègue ça à plus tard, puis qu'est-ce qu'on voit là-dedans, c'est que le Plan d'urbanisme va instaurer des mesures pour avoir plus d'automobiles, des mesures qui sont clairement anti Kyoto, antidéveloppement durable. Finalement, les seuls bénéficiaires de ça, c'est les concessionnaires automobiles, puis les pétrolières. On se demande même si cette réglementation n'a pas été là pour stimuler une plus grande clientèle auprès des concessionnaires automobiles. C'est un peu inquiétant.

Certaines personnes nous répondront: *Regardez, il y a des gens...+, par exemple, même sur le Plateau Mont-Royal, il y a eu une pétition de 10 000 noms pour les gens qui veulent

135 maintenir leur stationnement pour un secteur résidentiel. Incroyablement, j'ai moi-même signé
cette pétition-là, parce que les artisans de cette pétition disaient clairement, pour les condos sur
pilotis: *La problématique principale était la sécurité.+ Ils disent: *Il peut avoir des voyous qui
s'installent sous les condos à pilotis et vont attendre les gens pour les agresser. On va pouvoir
traîner... Donc, ça peut être un endroit de criminalité problématique.+

140 Une autre raison pour laquelle j'ai signé la pétition pour le maintien des stationnements,
c'est que c'est un stationnement pour CommunAuto. Et le maintien de stationnements pour les
résidents devenait vraiment, lorsque les gens demandaient à la population de signer, ce n'était
pas pour maintenir leur place de stationnement, c'était vraiment pour un élément de sécurité, pour
CommunAuto. Il y avait plusieurs raisons.

145 Donc, les gens qui vont se servir de ces pétitions-là pour dire que les citoyens du Plateau
Mont-Royal comme l'ensemble de la Ville ont besoin de stationnement, veulent plus de
stationnements automobiles, ça c'est malhonnête ou soit ils ne connaissent pas du tout le
contexte de la pétition.

150 Dans un conseil d'arrondissement récent au mois de mai sur le Plateau Mont-Royal, il y a
un entrepreneur qui a eu une amende de 10 500 \$ parce qu'il n'a pas construit trois places de
stationnement comme l'exigeait le Plan d'urbanisme. Je ne sais pas à quelle distance l'immeuble
était du métro Mont-Royal ou Sherbrooke, mais actuellement lorsqu'on construit un immeuble à
plus de 150 mètres, la réglementation s'applique à part entière.

155 Et là, malgré Kyoto, malgré le développement durable, le plan, le plus loin qu'il a réussi à
aller, c'est de dire que: *Ah! une distance respectable de marche, c'est pas 150 mètres, c'est
300 mètres. Au-delà de ça, au-delà de 300 mètres d'une station de métro, une voiture est
essentielle à 50 % des ménages à Montréal.+ Donc, les urbanistes de la Ville de Montréal ont
160 considéré qu'au-delà de 300 mètres, les gens devront payer une amende s'ils n'ont pas de place
de stationnement derrière leur nouvelle habitation.

165 C'est une incohérence. Si on avait eu de tels urbanistes au début du siècle, je vous
garantis que le coeur de Montréal aurait aucunement l'attrait qu'ont présentement des quartiers tels
que le Plateau Mont-Royal. Une chance qu'il n'y avait pas d'urbanistes au début du siècle dernier.
C'est ça que je veux vous dire. En tout cas, les urbanistes que l'on a présentement à la Ville de
Montréal.

170 Donc, nous, on est arrivés avec certaines recommandations. Donc, on appuie les
projets de densification urbaine tels que demandés dans le mémoire et on dit qu'on ne devrait pas
permettre de stationnement à moins de 1 000 mètres d'une station de métro. Et si c'est à l'intérieur
de ces 1 000 mètres-là, qu'il doit y avoir une pénalité, une taxe Kyoto. Mais là, c'est le contraire
qu'est-ce qui est préconisé présentement par le mémoire.

175 On avait une série de recommandations. On trouvait intéressants les projets de tramway.
On trouvait que c'était pas suffisant comme développement, mais c'est un premier pas.

180 On remarque également que les tarifs de stationnement sur rue sont ridiculement bas. Stationner sur la rue Saint-Denis entre Mont-Royal et la rue Sainte-Catherine, ça coûte 50¢ de l'heure et on dit qu'on est en faveur du transport collectif. À ce prix-là, ça coûte moins cher stationner huit heures et aller mettre de l'argent à toutes les deux heures dans le parcomètre que se payer deux passages uniques d'autobus.

185 Bon, je crois que j'ai fait un peu le tour de mon mémoire.

LE PRÉSIDENT :

190 Excellent! Merci, monsieur Benoît. Vos derniers propos m'ont peut-être un peu éclairé sur votre recommandation véritable. Parce qu'à la page 9, vous dites:

**... voyons comment le plan proposé perçoit la question de stationnement minimum exigé:+*

195 Puis, là, on dit:

**Revoir à la baisse la réglementation d'urbanisme relative au nombre de places de stationnement exigé (...) dans un rayon de 300 mètres...+*

200 Et, là, vous dites ensuite:

**Ce plan proposé favorise les stationnements pour les automobiles aux dépens d'espaces verts et de jardins pour les citoyens et leurs familles.+*

205 Je vous avoue que je n'arrivais pas tellement à comprendre parce que, à première vue, de revoir à la baisse la réglementation relative au nombre de places de stationnement, ça nous paraissait dans la ligne de ce que vous préconisiez. Mais là, vous avez ajouté quelque chose qui n'est pas dans votre mémoire en disant que la révision à la baisse, d'après ce que je vous ai entendu dire, ça serait plutôt en prenant en considération une distance de 1 000 mètres plutôt que de 300 mètres. Est-ce que c'est bien ça?

210 **M. RÉJEAN BENOÎT :**

215 En fait, on va plus loin que ça. On dit on ne devrait pas permettre de stationnement. Il faudrait que ce soit dès qu'on est à moins que 1 000 mètres d'une station de métro, on devrait payer un fonds de compensation pour le transport collectif pour Kyoto lorsqu'on exige qu'il y ait des places de stationnement.

Actuellement, la réglementation proposée fait le contraire. Elle dit: **Si vous ne faites pas de place de stationnement, vous payez une contribution au fonds de compensation pour le*

220 stationnement+ qui est jamais dépensé de toute façon cet argent-là, on ne construit plus de stationnement à Montréal, public.

LE PRÉSIDENT :

225 Je vous ramène maintenant à un tableau que vous avez à la page 8 de votre mémoire, qui m'inspirait la réflexion suivante et que je tire de certains dossiers qu'on a eus à l'Office ici dans des projets d'habitation, où le débat entre la nécessité de mettre des places de stationnement ou un minimum de places de stationnement par rapport au logement versus ne pas en exiger, c'est souvent des citoyens du même quartier qui vont tenir des propos différents en disant: *Si vous
230 n'exigez pas au moins un minimum d'une place par logement, bien, à ce moment-là, les autres résidents qui n'en ont pas voient les espaces sur rue envahis, puis là il n'y a plus de place.+ Alors que d'autres diront: *Il y en a déjà trop de places de stationnement. Il faut en enlever.+ Quelle est l'opinion de votre organisme dans ce débat-là?

235 **M. RÉJEAN BENOÎT :**

Le problème actuellement, c'est qu'on se bat pour une ressource qui est dite gratuite. Ça coûte rien stationner sur les rues résidentielles à part une vignette de 50 \$ par année, qui est une somme assez ridiculement basse. Surtout qu'on est assuré d'avoir une place. C'est vraiment là le
240 problème. C'est que l'ensemble des citoyens, qu'ils soient automobilistes ou non, paient pour les infrastructures qu'on offre gratuitement à 50 % des habitants de Montréal qui ont des... en fait, c'est 50 % des familles qui ont une automobile.

Évidemment, ces gens-là qui ont des places gratuites offertes par l'ensemble des citoyens
245 veulent conserver leur privilège, mais un privilège qui coûte très cher, qui coûte des dizaines de millions, sinon des centaines de millions à l'ensemble des citoyens. C'est certain.

C'est comme si on vous offrait, monsieur Paré: *On pourrait baisser vos taxes puis vous n'aurez pas de diminution de services.+ Évidemment, le monde veut avoir le beurre et l'argent du
250 beurre, qu'est-ce qu'on dit. C'est là le problème. C'est que c'est gratuit.

Fondamentalement, il faudrait que ce soit équitable, puis utilisateur-payeur. Les gens devraient payer pour avoir une place de stationnement. C'est pour ça entre autres qu'une partie des gens se battent pour maintenir les condos sur pilotis sur la rue Mont-Royal, parce que ça leur
255 coûte seulement 50 \$ par mois avoir ces places-là. Ils ont une liste longue comme le bras d'attente pour avoir des places de stationnement à cet endroit-là. Je veux dire, c'est presque gratuit 50 \$ par mois pour ces gens-là, ils ont leur place attitrée.

LE PRÉSIDENT :

260 Donc, le volet taxe sur le stationnement ou augmentation des coûts, que ce soit les mensualités ou les parcomètres, c'est une partie importante.

M. RÉJEAN BENOÎT :

265

Oui. Ça réglerait une grande partie du problème. D'ailleurs, il y a de grandes villes, on parlait de Stockholm la semaine dernière dans **Le Devoir**, qui a pris le virage des taxes sur le stationnement. C'est assez important.

270

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

Madame Chauvin.

275

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

280

Juste une petite précision. À la page 6 et 7 de votre mémoire, vos recommandations, c'est d'étendre les restrictions, c'est-à-dire la réglementation sur le stationnement de 150 ou 300 à 1 000 mètres des stations de métro. Puis l'autre, c'est de ne pas subventionner la densification mais plutôt augmenter le taux de taxation.

285

Ça, est-ce que c'est – le 1 000 mètres, puis la voie de la taxation – c'est quelque chose que vous avez retrouvé, par exemple, dans d'autres villes qui sont orientées vers le transport en commun? D'où viennent ces idées-là? Est-ce qu'elles ont été appliquées ailleurs?

M. RÉJEAN BENOÎT :

290

Le 1 000 mètres, c'est une distance que nous on juge raisonnable. On sait que le plan d'aménagement de la région métropolitaine recommandait 750 mètres comme étant une distance raisonnable de marche d'une station de métro ou d'une infrastructure lourde de transport collectif. Probablement 750 mètres serait plus adapté à cet endroit-là. Disons, 750 mètres ferait plus l'unanimité. Nous, on a considéré que 1 000 mètres serait plus raisonnable en l'an 2004 avec Kyoto et l'état de l'environnement.

295

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

300

Mais par rapport au choix de ne pas subventionner la densification mais plutôt aller chercher des revenus sous forme de taxe, est-ce que c'est des mesures qui sont appliquées dans des villes orientées vers le transport en commun?

M. RÉJEAN BENOÎT :

305 Je ne sais pas qu'est-ce qui se passe au niveau taxation dans les autres grandes villes. Je sais qu'on voit rarement des trous comme à Montréal. Monsieur Bourque disait que Montréal avait l'air d'une ville bombardée. Quand on va à Paris, quand on va à Rio, on ne voit pas des trous partout comme ça, là.

310 En fait, c'est une vraie farce pour quelqu'un qui a son terrain, puis qui attend d'avoir le bon prix, il paie seulement deux fois le taux de taxation sur la valeur du terrain. C'est vraiment ridiculement bas. Et il va attendre, plusieurs propriétaires fonciers attendent des dizaines d'années pour avoir un prix alléchant. Enfin, on encourage vraiment ces gens-là de s'asseoir sur leur actif foncier et d'attendre le prix.

315 Et là, qu'est-ce qu'on fait? Présentement, il y a des subventions aux promoteurs immobiliers pour faire des constructions. L'effet que ça a, c'est que ça fait monter le prix des terrains. Finalement, je ne pense pas qu'il reste beaucoup plus d'argent dans les poches du promoteur immobilier à la fin. Enfin, il n'y a pas de pression sur les gens qui ont des terrains vacants.

320 Devant Parthenais, l'ancienne prison, le quartier général de la Sûreté du Québec, il y a un immeuble à moitié démoli qui est là depuis plusieurs années. Et le propriétaire attend son prix. Puis on laisse ça. On laisse des cadavres d'immeubles pendant des années comme ça. Pourquoi? Bien, ça coûte pas cher. Allez voir le compte de taxes de ces gens-là, qu'est-ce qu'ils paient. C'est vraiment ridicule. Surtout quand ils savent qu'avec la folie immobilière présentement, 325 leur terrain augmente de plusieurs centaines de milliers de dollars par année. On n'encourage pas ces gens-là à vendre.

330 Là, on veut faire le contraire. On veut prendre les deniers publics pour financer les promoteurs qui, eux, vont se battre entre eux pour faire monter le prix du terrain. Ils sont vraiment gagnants. Les gagnants, ce sont les propriétaires fonciers qui spéculent.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

335 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Benoît, merci beaucoup.

340 J'appelle maintenant monsieur John Burcombe du Mouvement Au Courant. Bonjour, monsieur Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE :

345 Bonjour, monsieur le président, membres de la commission! Mon nom, c'est John Burcombe. Je représente le Mouvement Au Courant. En général, nous appuyons la position prise par le Conseil régional de l'environnement dans son mémoire à l'Office. Cependant, nous aimerions souligner certains points que nous trouvons particulièrement importants. Premièrement, le stationnement. Alors, c'est un peu de répétition de ce que vous venez d'entendre du premier intervenant.

350

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

LE PRÉSIDENT :

355 Merci beaucoup monsieur Burcombe.

Monsieur Beauchamp?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

360

Je m'aperçois que monsieur Burcombe a une meilleure mémoire que moi puisque je suis un des signataires du rapport Lacoste, et que je ne me rappelais plus de cette recommandation-là. Vous me renvoyez à mes devoirs.

365 Je voudrais juste avoir un petit commentaire que vous faites sur le principe: *Ce qui est vert restera vert+.

M. JOHN BURCOMBE :

370 Oui.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

375 Si c'était un slogan électoral, vous auriez voulu que cela soit inscrit d'une manière formelle dans l'actuel Plan d'urbanisme.

M. JOHN BURCOMBE :

380 Oui, si possible. Mais je crois qu'il reste très peu d'espaces verts sur l'île de Montréal. Si on vise à atteindre le pourcentage d'espaces verts ou d'aires protégées de 10 ou 12 %, il faut que tout ce qui reste devrait être protégé. Ça, c'est ma position.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

385 Y compris, il y a des espaces verts qui sont bien désignés espaces verts, mais y compris dans votre tête des espaces qui sont plutôt vacants et que la Ville se projette de développer maintenant.

M. JOHN BURCOMBE :

390 Oui. Il y en a certains d'ailleurs qui sont propices ou devraient être protégés. Comme vous dites, c'est seulement un slogan et on peut peut-être pas le prendre mot par mot, mais je crois qu'il y a certainement un effort plus grand que ce qui a été fait jusqu'ici pour tenter de protéger ce qui reste des espaces verts, en particulier les espaces naturels, je dis des boisés en
395 particulier.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

400 C'est pour ça que vous demandez une analyse environnementale qui permettrait d'aller voir d'une manière plus précise pour chacun des espaces verts.

M. JOHN BURCOMBE :

405 Oui. Ça, c'est une des raisons, oui.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Merci.

410 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Burcombe, je voudrais vous amener, peut-être en continuité avec la question de mon collègue, sur le cas plus précis des jardins communautaires.

415 **M. JOHN BURCOMBE :**

Oui.

420 **LE PRÉSIDENT :**

Dans le Plan d'urbanisme, on n'identifie pas nécessairement tous les parcs et tous les espaces verts parce qu'on dit, entre autres dans le texte, qu'une affectation comme l'affectation résidentielle peut inclure des parcs, des commerces de voisinage, des choses comme ça. En d'autres termes, il y a une grande partie de la mise en oeuvre du plan qui va relever des
425 arrondissements au niveau de leur plan détaillé d'urbanisme et de leur réglementation.

De quelle manière on devrait, à ce moment-là, dans un arrondissement ou à travers les outils d'arrondissement, assurer la pérennité des jardins communautaires? Avez-vous une idée sur cette question-là?

430

M. JOHN BURCOMBE :

Certainement peut-être un peu en relation avec la dernière question aussi, il y a une exigence pour les développeurs de fournir 10 % de terrain comme espace pour parc. Mais le problème est que actuellement, ce 10 % pourrait être en termes de terrain ou en argent. Alors, peut-être une mesure d'assurer que c'est toujours 10 % de terrain qui est fourni pour parc ou espace vert plutôt que l'argent, ça, c'est un moyen peut-être d'assurer au moins une certaine disponibilité d'espace vert dont une partie pourrait être pour les jardins communautaires.

435

440

J'ai l'impression que la demande pour les jardins communautaires est très variable. À certains endroits, il n'y en a pas assez; d'autres endroits, il y a un nombre suffisant. Mais c'est difficile de voir comment on peut s'ajuster afin qu'il y ait un juste milieu. Mais actuellement, une fois que la Ville est fusionnée, n'importe qui peut prendre un jardin communautaire, n'importe où sur l'île. Alors, ça, ça fait en sorte qu'il y a une disponibilité plus facile. Mais pour assurer la pérennité, il faut une protection plus serrée, je crois, plus...

445

LE PRÉSIDENT :

Contraignante?

450

M. JOHN BURCOMBE :

Plus contraignante. Comme on nous a indiqué que les jardins qui se trouvent dans les parcs sont protégés. Alors, ils sont chanceux. Ceux qui sont à l'extérieur, ils n'ont pas cette protection.

455

LE PRÉSIDENT :

Madame Chauvin.

460

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

J'aimerais vous amener sur les normes de construction parce que vous apportez, en fait vous recommandez que d'autres normes soient identifiées dans le Plan d'urbanisme.

465

M. JOHN BURCOMBE :

Oui.

470 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Dans le fond, ce qui m'intéresse de savoir, c'est qu'on appelle ça des normes, mais je ne sais pas si c'est vraiment de façon -- qui applique ces normes. On appelle ça des normes, mais dans quelle mesure est-ce qu'il y a l'obligation de les appliquer quelque part. On dit que c'est une
475 norme canadienne, mais il n'y a pas d'obligation d'appliquer le R-2000. Ou si oui, est-ce que c'est dans les édifices fédéraux? La norme LEED, d'où vient-elle? Qui l'utilise? Un petit peu pour savoir le contexte d'application de ce genre de nouvelles normes.

480 **M. JOHN BURCOMBE :**

En théorie, je crois que c'est la Régie du bâtiment qui applique les normes de construction des bâtiments, mais c'est un peu laissé pour compte. Ce pouvoir pourrait être délégué aux municipalités. Et certaines font le contrôle mais je crois que, pour la plupart, il y a vraiment aucun contrôle présentement sur l'application des normes actuelles. Sans parler d'avoir des normes plus
485 restrictives et d'appliquer ces normes. Il y a déjà un problème de contrôle, de vérification des normes. Il n'y a pas suffisamment d'inspecteurs et d'inspections faites dans la construction nouvelle, je crois.

Et pour les nouvelles normes, je crois que c'est au gouvernement de les adopter officiellement et de les appliquer, demander qu'elles soient appliquées partout. Depuis des
490 années qu'on parle de la mise à jour des normes, mais c'est toujours pas fait.

Et quant à la norme LEED en particulier, ça, c'est plutôt une norme qui est optionnelle, volontaire, mais de plus en plus d'agences l'adoptent au niveau fédéral et même au niveau
495 provincial, je crois. Les organismes, les ministères exigent des normes qui vont au-delà de la simple construction ou de l'enveloppe du bâtiment, mais aussi il faut examiner les impacts de l'opération du bâtiment qui va jusqu'au transport et des choses comme ça.

500 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

505 Merci beaucoup, monsieur Burcombe.

J'invite maintenant monsieur Jacques Charbonneau de la Bibliothèque nationale du Québec.

510 **M. JACQUES CHARBONNEAU :**

Bonjour!

LE PRÉSIDENT :

515

Bonjour, monsieur Charbonneau! Bienvenue. Le mémoire que vous allez présenter au nom de la Bibliothèque nationale vient tout juste de nous arriver. Donc, on vous en remercie tout de même, mais on n'a peut-être pas pu en faire la lecture attentive qu'on aimerait faire d'habitude. Je vous demande quand même d'en faire une présentation succincte, pour qu'on puisse vous

520

M. JACQUES CHARBONNEAU :

525

D'accord. Monsieur Paré, madame Chauvin, monsieur Beauchamp, je vous remercie, madame Bertrand. Je représente donc la Bibliothèque nationale du Québec.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

530

La Bibliothèque a choisi, a fait le pari de créer un bâtiment qui n'ait pas une seule façade mais qui soit civique sur les quatre élévations. Et malheureusement cette façade ouest considère un spectacle qui peut être assez triste.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

535

J'ai malheureusement pas résumé, mais...

LE PRÉSIDENT :

540

Non, non, ça va. Vous êtes entré dans les délais, monsieur Charbonneau. Votre mémoire n'était pas trop long.

Madame Chauvin, vous avez des questions?

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

545

Je situe très bien le quadrilatère de la nouvelle Bibliothèque mais, par contre, vous parlez de l'avenue Savoie qui est en ruelle. Je ne la vois pas. Je ne sais pas où est la Place Émile-Borduas. Je ne sais pas s'il y a des édifices qui ont façade sur l'avenue Savoie.

550

M. JACQUES CHARBONNEAU :

Oui.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

555

Je ne sais pas. Vous parliez d'un lien piéton qui traverse entre de Maisonneuve et Ontario. Est-ce que c'est l'accès au stationnement des autobus? Pouvez-vous simplement me situer?

560

M. JACQUES CHARBONNEAU :

565

Vous situez très bien le problème. En fait, la rue Savoie, enfin l'avenue Savoie, puisque c'est une avenue, est à peu près l'équivalent d'une ruelle qui est située entre la rue Saint-Denis et la rue Berri. Et l'avenue Savoie bordait évidemment anciennement le Palais du commerce qui avait une façade arrière qui donnait sur ce lieu-là.

570

La Place Paul-Émile Borduas prolonge la rue Emery qui est la rue située entre le boulevard de Maisonneuve et la rue Ontario, qui fait face au cinéma Odéon. Et donc, cette petite rue qui va de la rue Sanguinet, je pense, à la rue Saint-Denis se prolonge vers l'est jusqu'à la rue Savoie et porte le nom pompeux de Place Paul-Émile Borduas. Je ne sais pas si sa famille a été consultée, mais qui se tourne probablement dans sa tombe.

575

Le caractère des lieux est très, très négligé. L'avenue Savoie en fait est, dans le fond, une ruelle de desserte. On retrouve sur l'avenue Savoie tous les conteneurs de matières résiduelles, de déchets de nourriture de tous les restaurants du côté est de la rue Saint-Denis. C'est un endroit où il est particulièrement pas agréable de circuler.

580

La Bibliothèque nationale a fait le pari donc de créer un bâtiment qui n'ait pas une façade principale mais quatre façades qui honorent la ville, et compte utiliser finalement le passage de la Place Paul-Émile Borduas donc pour permettre à sa clientèle d'accéder de la rue Saint-Denis à son nouveau bâtiment, et l'implantation du bâtiment fait en sorte qu'il y a comme deux axes ou de grands halls dans le bâtiment: un prolonge l'avenue Savoie et l'autre est parallèle à la rue Berri, le long de la rue Berri.

585

Ce corridor-là aussi prolongerait naturellement le circuit des bouquinistes en fait qui prend naissance sur le boulevard Mont-Royal, descend la rue Saint-Denis pour arrêter à peu près à cet endroit-là. Alors, la Bibliothèque nationale a fait le pari d'animer l'avenue Savoie par l'installation d'étals ou d'espaces pour des bouquinistes. Ces espaces-là font partie du bâtiment mais n'ont aucun contact avec l'intérieur du bâtiment.

590

On a fait le pari de les ouvrir totalement et uniquement sur l'avenue Savoie en espérant que cette animation-là de bouquinistes, qui est complémentaire à celle d'une bibliothèque – en fait, la lecture de livres encourage l'achat de livres – donc complète ce parcours-là et, par le fait même, renaturalise, revitalise l'avenue Savoie et lui donne un caractère urbain, piéton, humain. Je ne sais pas si j'ai répondu à toutes vos précisions.

595

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

600 Tout à fait. C'est peut-être une question délicate à poser dans le contexte, mais plusieurs intervenants nous ont parlé de normes de construction qui diminueraient la consommation d'énergie notamment. Pouvez-vous nous parler des choix qui ont été faits dans le cas de la nouvelle Bibliothèque?

M. JACQUES CHARBONNEAU :

605 Le cas de la nouvelle Bibliothèque comporte, à l'effet de la circulation automobile ou des véhicules automobiles, un stationnement de 400 places qui est bien au-delà de la norme minimale requise en vertu du Plan d'urbanisme actuel.

610 Ce geste-là peut paraître paradoxal mais tous les projets culturels de cette nature-là, ainsi que les projets d'enseignement, les subventions ne subventionnent pas le stationnement. Et le nombre de places minimal exigé par le règlement d'urbanisme en fait aurait forcé la Bibliothèque à construire, à même les budgets culturels, une activité finalement de stationnement requise par le Plan d'urbanisme.

615 Alors, le choix qui a été fait par la Bibliothèque, c'est de déterminer le seuil de rentabilité d'un stationnement payant et de l'autofinancer. Alors, c'est le lien qui a été fait au titre de la circulation automobile.

620 Au titre évidemment du transport public, la Bibliothèque a choisi le lieu d'implantation du métro Berri-UQAM. C'est un choix qui procédait en premier lieu des choix pour le site en 1998. Le stationnement est un effet accessoire, si vous voulez, du règlement d'urbanisme actuel. Donc, il y a un lien direct entre le métro et la Bibliothèque. La piste cyclable est voisine aussi de ce secteur-là et il y aura un stationnement pour bicyclettes sur le site de la Grande Bibliothèque.

625 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

630 Vous avez parlé des quatre façades. En termes de fenestration, de chauffage et d'ensoleillement à l'intérieur du bâtiment, est-ce qu'il y a une réflexion au niveau de la construction?

M. JACQUES CHARBONNEAU :

635 En termes de l'ensoleillement du bâtiment, d'abord, le bâtiment évidemment répond aux normes d'économie d'énergie. Il y a toutes sortes de façons d'atteindre ces normes-là. Il y a des systèmes de climatisation qui sont implantés pour répondre à ces exigences-là.

En ce qui concerne la fenestration, la Bibliothèque, on explique dans le mémoire que la Bibliothèque est vraiment le lieu civique par excellence. C'est un lieu qui est ouvert sur la place

640 publique. C'est un lieu où tout le monde doit se sentir chez soi et, donc, la fenestration contribue
au contact entre la Bibliothèque et la ville.

Donc, la fenestration sur la rue Berri est très importante, sur l'avenue Savoie est très
importante, et le réseau de circulation à l'intérieur de la Bibliothèque, il y a un réseau promenade
645 qui fait découvrir tout le long de la circulation à l'intérieur du bâtiment les quatre façades du
bâtiment et les quatre aspects de la ville.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

650 Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Charbonneau, je reviens à certains des premiers éléments soulevés par ma
655 collègue. En parlant de l'avenue Savoie, pour notre information, effectivement pour quelqu'un qui
l'a déjà vue, ça a l'air vraiment d'une ruelle de service fort négligée. Est-ce qu'il y a quand même
en ce moment des fonctions commerciales qui ouvrent sur cette rue-là? À votre connaissance.

M. JACQUES CHARBONNEAU :

660 Licites, non.

LE PRÉSIDENT :

665 D'accord.

M. JACQUES CHARBONNEAU :

670 Pas à ma connaissance, en tout cas.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Quand vous parlez d'interrompre la circulation véhiculaire à mi-parcours entre
les rues Ontario et boulevard de Maisonneuve sur Berri, parlez-vous de feux pour régulariser le
675 flot des véhicules ou carrément d'interrompre, de fermer la rue pour la détourner?

M. JACQUES CHARBONNEAU :

En fait, il y avait une volonté qui a émergé du colloque **La Bibliothèque rencontre ses**
680 **voisins** en 1999, qui était de créer un lien entre la rue Saint-Denis, entre le Quartier latin et la rue
Saint-Hubert. Alors, la Bibliothèque donc a souscrit à cette volonté-là en planifiant son bâtiment,
en prolongeant la Place Paul-Émile Borduas et, là, il reste évidemment la rue Berri qui est une
autoroute et le terminus d'autobus.

685 Alors, l'étape naturelle suivante dans la requalification de la rue Berri pourrait être de créer
une interruption, un stop, une lumière ou quelque chose comme ça, qui ferait en sorte que le
piéton pourrait vouloir continuer vers l'est et éventuellement, lors d'aménagement ou de
réaménagement que l'on souhaite, même si ce n'est pas écrit ici, du terminus d'autobus, voir à
créer ce lien-là vers la rue Saint-Hubert, de façon à intégrer cet ensemble-là au Quartier latin.

690

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

695

M. JACQUES CHARBONNEAU :

C'est de ça qu'on parle.

700

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

705

Vous avez évoqué le stationnement de 400 places de la Grande Bibliothèque.

M. JACQUES CHARBONNEAU :

710

Oui.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Si la Grande Bibliothèque avait suivi les normes minimales de la Ville de Montréal,
combien il y aurait eu de places de stationnement?

715

M. JACQUES CHARBONNEAU :

720

Je pense que c'est une soixantaine de places. Je ne voudrais pas qu'on consigne le
chiffre ici comme étant pure vérité, mais c'était un ordre de taille finalement qui est très difficile à
implanter dans un bâtiment. C'est-à-dire que ça n'est pas assez considérable pour justifier une
excavation, mais c'est assez considérable en taille et en approche, parce que l'approche d'un
stationnement de 60 ou de 400 places est à peu près la même, ça vient détruire finalement
l'aménagement possible d'un sous-sol.

725

Or, l'économie de la construction souvent nous force à utiliser dans le programme le sous-
sol à part entière, comme n'importe quel autre étage, et dans le cas de la Bibliothèque, on le fait
en créant une cour anglaise sur le boulevard de Maisonneuve. Donc, c'était une taille qui était

730 vraiment problématique. Sans parler évidemment des problèmes d'opération. Ce n'est pas rentable d'avoir une personne qui surveille 60 voitures et c'est dangereux des fois de laisser un stationnement de 60 voitures sans surveillance.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

735 Dans son Plan d'urbanisme, est-ce que la Ville de Montréal vous a consultés dans l'élaboration de son actuel projet de Plan d'urbanisme?

M. JACQUES CHARBONNEAU :

740 Écoutez, je ne suis pas au fait de toutes les consultations qui ont pu avoir lieu, alors je ne peux pas dire ni oui ni non. Je m'excuse.

LE PRÉSIDENT :

745 Très bien. Merci beaucoup, monsieur Charbonneau.

M. JACQUES CHARBONNEAU :

Merci beaucoup.

750 **LE PRÉSIDENT :**

755 Je vais maintenant inviter mesdames St-Germain et Landry pour la Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal. Madame Landry, madame St-Germain, bonjour!

Mme DIANE ST-GERMAIN :

Bonjour!

760 **LE PRÉSIDENT :**

765 Vous avez fait parvenir à l'Office de consultation publique un mémoire assez substantiel. Alors, comme on en a pris connaissance, je vous demanderais vraiment de le présenter de la façon la plus résumée possible.

Mme DIANE ST-GERMAIN :

770 Bonjour, monsieur le président, madame la commissaire, monsieur le commissaire. Je suis Diane St-Germain, présidente de Distributeur Tapico et présidente de la Chambre de commerce de l'Est de l'île de Montréal. Je suis accompagnée de madame Manon Landry, directrice générale de la Chambre de commerce.

775 Je débuterais simplement en vous disant que la Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal est un organisme économique à but non lucratif dont le territoire comprend tout ce qui est localisé à l'est du boulevard Saint-Laurent jusqu'à la pointe de l'île et ce, de la rivière des Prairies jusqu'au fleuve Saint-Laurent.

780 Forte d'un membership de 1 100 membres, ce qui lui confère un caractère représentatif du milieu ainsi qu'un caractère régional, elle réunit la grande majorité des décideurs de la région et agit comme porte-parole des forces vives du milieu des affaires tout en mettant en valeur les richesses et les ressources de son territoire, jouant ainsi un rôle prépondérant afin de défendre les intérêts de l'est.

785 La Ville de Montréal rendait publique en avril dernier la version préliminaire de son Plan d'urbanisme. Ce plan, vous le savez mieux que moi, est le fruit d'une démarche amorcée au Sommet de Montréal en juin 2002. Or, c'est justement quelques jours avant le Sommet que la Chambre lançait sa stratégie de développement économique pour l'est de Montréal.

790 Pourquoi une stratégie propre à l'est? Notre président d'alors expliquait que l'est de Montréal est un espace économique en soi, bien distinct, qui se situe entre l'approche macro de la Ville de Montréal, ville région, et l'approche micro qui est celle des arrondissements. Nos besoins en matière économique ne sont pas les mêmes que ceux de la Ville dans son ensemble, ni ceux des arrondissements, ni même ceux de l'ouest.

795 Monsieur Lesage rappelait ainsi que la dynamique de l'est est très différente. Les enjeux sont nombreux et la Chambre de commerce veut que l'est soit pris en considération dans l'élaboration des solutions, des plans d'actions et des mesures concrètes de soutien au développement.

800 Notre stratégie présentait également les secteurs à privilégier pour l'est, nos priorités d'actions ainsi que les pôles d'activités à renforcer, soit le transport à améliorer: la rue Notre-Dame; le métro vers l'est; l'autoroute 25. Les terrains vacants à décontaminer pour les développer. Le Port de Montréal à reconnaître à sa juste valeur et des instruments de soutien au développement économique à mettre en place.

805 Il nous est donc apparu impératif deux ans plus tard que la Chambre réitère son intention que soient pris en compte les éléments de sa stratégie de développement économique pour l'est. Ou pour dire les choses autrement, que le mémoire d'aujourd'hui en faveur de l'est puisse servir d'aide-mémoire aux autorités montréalaises.

810

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

LE PRÉSIDENT :

815

Merci beaucoup, madame St-Germain. Évidemment, quand vous décrivez votre territoire comme étant la partie de l'île de Montréal qui s'étend de l'est du boulevard Saint-Laurent entre le fleuve et la rivière des Prairies jusqu'à la pointe de l'île, c'est une assez grosse proportion de l'île de Montréal, pour tout dire, plus ou moins la moitié. Ce qui veut dire, par conséquent, qu'il y a une relation extrêmement intime et étroite entre les orientations autant stratégiques que

820

d'aménagement relatives à l'île et relatives à l'est.

825

Il n'en reste pas moins que votre mémoire, comme celui de plusieurs intervenants de l'est, se démarque assez souvent du Plan d'urbanisme particulièrement en matière de transport. Et dans les sections, les éléments qui intéressent la Chambre de commerce et d'industrie, pages 6 et 7, vous listez une douzaine de mesures qui sont fondamentalement des mesures de transport et en grande partie du transport routier.

830

Première question que je voudrais vous demander, parce que, nous autres, notre questionnement se situe dans la perspective générale à la fois du Plan d'urbanisme et aussi des préoccupations dont les citoyens se sont faits les porteurs devant nous, est-ce qu'il y a une hiérarchie dans ces mesures-là, par exemple, entre les mesures reliées au transport collectif versus les mesures de caractère routier, ou encore une hiérarchie dans le temps qui vous amène à dire: *Bien, sur l'horizon de dix ans du Plan d'urbanisme, on pense que tel et tel projets devraient être réalisés avant tel autre.+

835

Mme DIANE ST-GERMAIN :

840

Il est évident que ça fait trente ans qu'on attend la modernisation de Notre-Dame. Notre-Dame est notre priorité. Avant toute chose, on veut que Notre-Dame... parce que c'est l'axe routier le plus important pour développer l'est de Montréal. Vous savez, on a Camco, le Port de Montréal, Molson, pour nommer que ceux-là, Sucre Lantic, groupe Lavo et Métro. C'est du transport de marchandises. Ça fait que ces gens-là, il faut qu'ils aient un accès valable.

845

On a 45 % des terrains vacants dans l'est. Ça fait que pour amener des entreprises à se développer dans l'est, ça nous prend un axe routier vraiment important pour les décider, pour les attirer dans l'est. Ça fait que si on a un axe routier, c'est toujours – je ne sais pas si vous avez déjà pris Notre-Dame – c'est l'enfer matin et soir. Ça fait qu'on n'attire pas ces gens-là dans l'est avec un bouchon continu comme ça. Ça fait qu'en faisant Notre-Dame, on va développer notre est. Ça fait que pour nous, c'est une priorité.

850

LE PRÉSIDENT :

Madame Landry, je vous en prie.

855 **Mme MANON LANDRY :**

Si je peux me permettre, en termes de priorité comme a dit madame St-Germain, alors évidemment la rue Notre-Dame est la priorité parce que, comme vous l'avez mentionné, dans l'est, les enjeux de transport sont très importants. Alors, en termes de priorisation, évidemment la rue Notre-Dame est la priorité prioritaire.

Il y a également, tel qu'on le mentionne, le pont de la 25. Mais c'est évident que si on veut développer l'est, il faut d'abord et avant tout que ce soit dans l'est que ça se passe.

En termes de transport collectif, il est évident aussi que si le réseau routier est amélioré, le transport en commun va pouvoir passer de façon plus aisée, de façon plus fluide. On parle de train de banlieue. Évidemment, il y a le métro, d'accord, qui est dans le Plan d'urbanisme, mais le train de banlieue aussi pourrait faciliter les choses à moyen terme. Parce qu'on sait ce qui se passe en termes de métro, soyons réalistes aussi. Mais est-ce qu'on peut avoir des modalités qui sont à moyen terme?

Quand on pense aux parcs industriels, que ce soit à Rivière-des-Prairies ou même à Anjou, on dit souvent que les entreprises ne peuvent pas faire du développement, créer de nouveaux emplois, de nouveaux quarts de travail parce qu'il n'y a pas de transport en commun qui se rend là pour les employés. Je veux dire, s'il y a quelqu'un qui est en plein emploi, puis que ses enfants sont à la garderie, puis il y a un problème, c'est un cas pratiquement de taxi parce que le transport en commun ne se rend pas.

Alors, tous ces éléments de transport là seraient profitables pour le développement de l'est. On dit que c'est le réseau routier qui est le premier point pour choisir un endroit pour installer son entreprise.

LE PRÉSIDENT :

Et à ceux qui disent que, par exemple, le développement du réseau autoroutier aurait davantage pour effet de tout simplement canaliser et d'augmenter la circulation automobile, donc en bout de ligne la congestion sur l'île, qu'est-ce que vous répondez?

Mme DIANE ST-GERMAIN :

De un, vous me parlez toujours de Notre-Dame.

LE PRÉSIDENT :

Je parle de Notre-Dame, je parle de l'autoroute 25, je parle de la réfection du boulevard métropolitain.

Mme DIANE ST-GERMAIN :

900 Je vais commencer par Notre-Dame. Il y a beaucoup, beaucoup de transport de
marchandises. Il y a 9 000 camions lourds qui passent là, qui circulent là tous les jours. On n'en
inventera pas d'autres non plus. Il y a 90 000 voitures par jour qui passent là, tous les jours. Je
ne sais pas jusqu'à quel point on peut aller plus que ça. Il y a beaucoup, beaucoup de véhicules.
C'est juste plus congestionné, c'est tout.

905

Je ne sais pas où on va aller chercher... quand on nous dit depuis le début: *Ça va
augmenter le trafic+, on n'inventera pas des voitures non plus là. Les gens s'en servent. Ils sont
juste plus longtemps dans le trafic.

910 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va. Je vous amène sur un autre thème qui est celui des terrains contaminés. Vous
prenez parti en faveur de ça. Vous dites:

915

**Compte tenu de l'importance du secteur manufacturier (...) la Chambre s'est
ponctuellement et fidèlement intéressée à tous les événements visant à exploiter ce potentiel de
développement extrêmement significatif pour l'essor et le redéploiement de l'Est.+*

920

J'aimerais ça avoir un peu plus de détails ou d'informations sur la problématique des
terrains contaminés, sachant notamment que les protocoles, si vous voulez, de décontamination
ou les exigences de décontamination sont variables selon l'utilisation qu'on va faire éventuellement
d'un terrain.

Mme MANON LANDRY :

925

Je pense que vous avez mis le doigt sur la problématique, c'est l'analyse de risque et la
gestion du risque par rapport à la décontamination des terrains. Évidemment, il s'agit de voir
quelle sorte d'industrie peut s'installer là. Il est évident qu'on ne peut pas faire installer une
garderie si le terrain est contaminé avec certains métaux. Par contre, si c'est des industries
lourdes, il n'y a aucun problème.

930

Il ne faut pas oublier non plus que nous sommes au Québec la seule province en
Amérique du Nord qui ne permet pas la gestion de risque, l'analyse de risque pour les
hydrocarbures. Pour les autres métaux, c'est le cas, mais pas pour les hydrocarbures. Alors,
évidemment, on n'est pas concurrentiel.

935

Présentement, la Chambre s'est engagée dans un projet. Nous sommes allés chercher le
financement pour faire une étude des terrains contaminés dans l'est et de leur qualification aussi.
Parce qu'il y a des niveaux de risque différents d'un terrain à l'autre. Donc, dans quelle mesure
est-ce qu'on peut exploiter ces terrains et faire du développement? Parce que je pense qu'ils sont
là les terrains à développer à Montréal.

940

LE PRÉSIDENT :

945 Est-ce que je peux vous demander si vous avez une idée de l'échéancier de cette étude-là?

Mme MANON LANDRY :

950 On se donne peut-être l'automne 2005. Nous sommes à la phase de recherche de financement. Alors, toute aide est bienvenue. On va aller vous voir.

LE PRÉSIDENT :

955 Très bien.
Madame Chauvin.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

960 Tout au long de votre mémoire, vous avez mis beaucoup d'emphase sur le développement des places d'affaires, des commerces et des industries dans l'est. Et ce n'est qu'à la toute fin, vous avez dit que:

965 **Le potentiel de développement résidentiel sur l'île de Montréal, le plus important, il est dans l'est.**

970 Je sais que ce n'est peut-être pas dans la mission de la Chambre de commerce, mais j'aimerais peut-être vous entendre sur -- vous avez parlé des contraintes au développement des secteurs d'affaires, de commerces. Est-ce que vous voyez des contraintes de mixité entre le développement de l'industrie et le développement de zones résidentielles dans l'est de Montréal?

Mme DIANE ST-GERMAIN :

975 Bien non. On ne voit pas aucun inconvénient à ça, au contraire. S'il y a des belles maisons qui se construisent, si ça amène une économie, moi, j'ai pas de problème avec ça du tout.

Mme MANON LANDRY :

980 Dans notre stratégie de développement économique, nous avons sorti justement lors du Sommet de juin 2002, quelques jours avant, il est fait mention de la qualité de vie des gens. Si on veut attirer des entreprises de qualité avec des hauts cadres de qualité, il faut qu'ils soient en mesure d'avoir des résidences à proximité. Il y en a dans l'est. Et il y a facilité et il y a possibilité.

985 Si on regarde, par exemple, tout le terrain, le parc d'affaires des technopoles Angus, je
veux dire, ça s'est développé à l'intérieur de dix ans de façon incroyable et ce sont des résidences
de qualité. Alors donc il y a d'autres coins à aménager et on se rappelle que cet endroit-là était
contaminé. C'était quand même...

990 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je n'ai peut-être pas bien précisé ma question. C'est qu'il y a quand même plusieurs –
comme l'a souligné monsieur Paré – plusieurs résidants de l'est de Montréal qui sont venus faire
valoir que pour eux, l'augmentation ou la circulation existante constituait des nuisances: la rue
995 Notre-Dame, l'autoroute 25. On ne peut pas dire que tout le monde est venu nous parler en
faveur de ces projets-là de façon aussi élaborée que vous l'avez fait, par exemple. Il y a quelques
associations de résidants qui nous ont parlé des problèmes de la proximité de zone industrielle
lourde avec des anciens quartiers.

1000 Alors, finalement, ma question c'était est-ce que vous avez dans votre vision du
développement de l'est certains éléments, des choses à ne pas reproduire, à ne pas faire, des
erreurs du passé? Ou dans l'aménagement du territoire, vous voulez plus de circulation? Il y a
beaucoup de terrains à développer. Est-ce que vous avez une vision de comment faire vivre
ensemble les résidants et les industries? Je sais que c'est une bien drôle de question, je vais un
1005 peu à la pêche, je ne m'en cache pas.

Mme MANON LANDRY :

Moi, je me dis, si c'est faisable d'avoir un réseau routier qui est intéressant dans l'ouest,
1010 pourquoi est-ce qu'on n'est pas capable de l'avoir dans l'est? Si on regarde l'ouest de l'île de
Montréal, avec ses boulevards urbains, comme Saint-Jean, des Sources, Saint-Charles, c'est
des boulevards urbains qui se sont développés et qui ont eu autant des commerces, des
résidences que des entreprises autour. D'accord? Pourquoi est-ce que ce n'est pas faisable dans
l'est?

1015 Je pense que cette mixité-là, elle est faisable. C'est juste que les gens ne voient pas la
possibilité de le faire. Quand on parle dans la nomenclature de la page 6 et 7 de tout ça, quand
on parle du boulevard Bourget, le développement, il n'y en a pas beaucoup, sauf Pie IX qui fait
nord-sud, mais il n'y en a pas beaucoup dans l'est des boulevards qui font nord-sud et qui
1020 traversent l'île dans son ensemble. Il n'y en a pas beaucoup.

Langelier, ça arrête, un petit bout là. Puis Lacordaire, puis je veux dire Georges V, puis
le boulevard Bourget arrête. Je veux dire, c'est pas fluide. C'est pas facile. Autant pour les
résidants que pour le transport.

1025 Alors donc, c'est ça qu'il faut essayer de voir comment est-ce qu'on peut arrimer cette
mixité. Moi, je me dis que c'est faisable d'un bord; pourquoi est-ce que ce n'est pas faisable de
l'autre bord?

1030 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

En page 3 en introduction, vous parlez des instruments à mettre en place pour favoriser le développement économique. Vous élaborez un peu plus en page 11 mais, dans votre présentation, vous avez sauté cette page-là pour conclure. C'est correct. J'aimerais que vous
1035 m'en parliez un peu plus de ce qui vous semble être des instruments à mettre en place pour favoriser le développement économique. Vous parlez surtout d'une consolidation des organismes de développement économique, mais est-ce que vous voyez d'autre chose?

1040 **Mme MANON LANDRY :**

Sur le territoire de la Chambre de commerce, nous avons, voilà deux ans, cinq municipalités. D'accord? Nous avons maintenant, jusqu'à tout dernièrement, neuf arrondissements, avec autant de CDEC, CLD ou presque, avec des commissaires industriels dans chacun des arrondissements, avec des commissaires industriels de secteur. Je vous avoue
1045 que pour un entrepreneur, c'est à y perdre son latin, à moins de connaître la personne de façon individuelle, puis de dire: *C'est où que je passe?+ En fait, c'est ça qui est nécessaire. C'est pour les entrepreneurs, savoir la marche à suivre.

Alors, évidemment, dans notre stratégie de développement économique voilà deux ans, on disait: *Est-ce qu'il y a moyen d'avoir des structures – comment est-ce qu'on avait appelé ça –
1050 une structure de service et de soutien au développement économique autonome et efficace.+ Alors quelle qu'elle soit, évidemment, il y a eu des mouvances. Il y a eu une Conférence régionale des élus qui, là maintenant, qu'est-ce qui va arriver avec le conseil d'agglomération? Alors donc, nous sommes encore en attente de ce qui va se passer. Alors donc, c'est très
1055 important pour nous de le signaler, même si c'est le Plan d'urbanisme qui...

Je ne sais pas si je réponds à votre question, mais on est encore en attente de quand les entreprises nous appellent: *Je fais quoi pour avoir telle information?+ C'est pas toujours évident.

1060 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Oui, vous y répondez. Une petite dernière. Vous parlez de ne pas réduire les activités portuaires. Mais, moi, il me semble que ce que j'ai toujours entendu, c'était que les projets d'expansion du Port, c'était à l'extérieur de son territoire puisqu'il était très limité.

1065 **Mme DIANE ST-GERMAIN :**

Bien, c'est-à-dire que le Port grandit tout le temps. Sa première prémisse, ça fonctionne très, très bien. Ils ont acheté des terrains à Contrecoeur pour extensionner leur entreprise, pas
1070 pour déménager là-bas. Puis on ne veut pas qu'ils partent, nous, c'est essentiel pour l'est le Port de Montréal. C'est un partenaire efficace, puis on veut le garder. Comme on a dit dans notre

mémoire, l'Aéroport de Dorval est à l'ouest ce que le Port de Montréal est à l'est. Puis je ne pense pas que l'ouest veuille perdre Dorval.

1075 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1080

Merci beaucoup, madame St-Germain, madame Landry.

Mme DIANE ST-GERMAIN :

1085

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1090

J'appelle maintenant monsieur Martin Frankland, ENvironnement JEUnesse. Bonjour, monsieur Frankland!

M. MARTIN FRANKLAND :

1095

Bonjour, monsieur Paré et monsieur et madame les commissaires! Comme vous avez dit, moi, c'est Martin Frankland. Je suis trésorier d'ENvironnement JEUnesse. D'abord, en gros, ENvironnement JEUnesse, c'est quoi, c'est qui?

1100

C'est un organisme qui oeuvre depuis 25 ans en éducation relative à l'environnement. Donc, nous, on va surtout soutenir les jeunes dans leurs actions environnementales, principalement en milieu scolaire. Et on fait aussi du loisir scientifique, donc des publications et autres choses comme ça. Et on touche à plusieurs thèmes en environnement, surtout la gestion des déchets-ressources, le transport durable, les changements climatiques, les enjeux alimentaires et d'autres thèmes aussi.

1105

Donc, ce qui nous appelle particulièrement à cette consultation-ci, c'est principalement l'enjeu du transport qui est très important dans le Plan d'urbanisme et aussi dans nos actions. Il y a d'autres enjeux qu'on trouve importants, bien sûr, mais nos actions récentes sont surtout concentrées au niveau du transport, particulièrement favoriser le transport collectif, le cyclisme aussi comme un mode habituel de transport, et la marche, le patin à roues alignées, donc tout ça.

1110

Alors, voici pourquoi on a jugé intéressant de venir présenter un mémoire à cette consultation.

1115 Pour ce qui est de notre opinion sur le plan comme tel, commençons justement par le
transport. On a été très réjouis de la volonté de la Ville de Montréal de faire du transport collectif le
mode de transport par excellence à Montréal. C'est notre opinion aussi, on croit dans une vision à
long terme, enfin c'est pratiquement nécessaire compte tenu de tous les bienfaits économiques
pour la santé et l'environnement d'avoir un bon système de transport collectif. Donc, ça,
1120 chapeau!

Cela dit, on croit qu'il faut aussi, de paire avec ça, réduire l'utilisation de la voiture qui
occasionne quand même beaucoup de problèmes, notamment la congestion, la pollution, le
smog. Ici même en plein coeur du Centre-ville, vous avez sûrement eu souvent l'occasion de voir
1125 des journées bien chaudes et humides, remplies de smog, et ça, c'est quelque chose qui est de
plus en plus fréquent ici à Montréal. Donc, on croit que c'est quand même des problèmes assez
importants. Aussi pour ce qui est de l'entretien routier et tout ça. Donc, ça occasionne beaucoup
de dépenses.

1130 C'est pourquoi on croit que le Plan d'urbanisme devrait aussi ajouter des mesures
concrètes de réduction de l'utilisation de l'automobile, donc avec des objectifs mesurables pour
atteindre aussi ces objectifs-là.

1135 Donc, c'est en gros la position de ENvironnement JEUnesse sur le transport collectif par
rapport à l'automobile.

Maintenant, pour ce qui est de l'aménagement comme tel par rapport au transport,
encore là, on a vu beaucoup de mesures dans le plan qui visent à favoriser justement le transport
collectif et le transport actif comme le vélo et la marche. Et ça aussi, on trouve ça très favorable
1140 pour la ville, pour la santé des gens et l'environnement. Donc, on abonde dans ce sens-là.

Mais on a quelques petites précisions à faire, surtout l'aspect plutôt jeune. Justement,
ENvironnement JEUnesse, on se soucie de la situation des jeunes qui souvent dépendent plus du
transport en commun et de leur vélo et de leurs pieds. Donc, on croit que pour inciter les gens à
1145 utiliser leur vélo et ne pas attendre le jour où ils auront finalement une voiture, mais il faudrait
étendre le réseau cycliste, donc dans les endroits clés, surtout les endroits plus denses comme le
Centre-ville, les écoles qui sont souvent fréquentées par des jeunes, les quartiers plus
résidentiels aussi.

1150 Donc, avoir un réseau cycliste pas juste pour faire du tourisme puis de la villégiature,
mais vraiment pour utiliser notre vélo pour aller au travail, aller à l'école et l'utiliser régulièrement.
En plus, avec les bienfaits de santé que ça comporte, on croit que c'est un intérêt assez grand.

1155 Et, bien sûr, pour inciter vraiment les gens à utiliser leur vélo, on croit aussi qu'il faudrait
rajouter des stationnements de vélos. Souvent, les gens, c'est problématique pour eux. Ils ont
peur de se le faire voler, de se le faire briser. Ils ont de la misère à trouver une place pour leur
vélo. Donc, ENvironnement JEUnesse recommande pour ça d'ajouter justement des
stationnements à vélos sécuritaires, près des stationnements incitatifs au transport en commun,

1160 près des gares, des stations de métro, des terminus d'autobus, et aussi près des écoles et des
grands centres d'emploi. Ainsi, les gens vont vraiment avoir plus envie et ça serait plus facile pour
eux d'utiliser le vélo. Alors, ça, c'est notre opinion sur le transport.

1165 Maintenant, on a aussi, c'est sûr, une vision à long terme quand même en tant que
jeunes. Donc, on croit qu'on ne peut pas éclipser l'aspect bâtiments. Il y a beaucoup de
consommation d'énergie, d'eau et bon, enfin, la plupart des activités humaines se font dans les
bâtiments, et c'est pourquoi on croit que la Ville de Montréal devrait encourager activement
l'implantation de normes d'efficacité énergétique et différentes normes environnementales pour
les bâtiments, donc ce qu'on appelle couramment les bâtiments verts.

1170 Présentement, ce n'est pas toujours tentant pour les investisseurs et développeurs de
suivre ces normes-là parce que c'est plus ou moins réglementé, il y a plus ou moins d'avantages
économiques, alors que si la Ville s'engageait vraiment plus activement pour encourager la
construction de bâtiments verts et de rénovation verte, ce serait un pas de plus, surtout à long
terme, mais même à plus court terme aussi, les bienfaits se feront sentir.

1175 C'est pourquoi ENvironnement JEUnesse recommande justement que la Ville de Montréal
favorise activement les incitatifs pour les bâtiments verts et les normes aussi.

1180 Et, finalement, pour l'aspect des espaces verts qui ont une place importante aussi dans le
Plan d'urbanisme, bien, ça nous réjouit ça aussi. On croit que c'est important de bien aménager
nos espaces verts, surtout compte tenu de leurs avantages esthétiques, pratiques,
communautaires, aussi pour la santé et l'environnement.

1185 Et pour ce qui est plus spécifiquement des jeunes, bien, on voit là une occasion en or
d'inciter les jeunes à faire plus d'activités physiques. Justement avec les problèmes de sédentarité
aujourd'hui, on croit que la proximité d'espaces verts favoriserait les jeunes, par exemple, à faire
un peu plus d'activités, à sortir.

1190 Et pour ça, on croit que c'est important d'en avoir surtout près des secteurs résidentiels et
aussi près des écoles, encore là où il y a beaucoup de jeunes, il y a beaucoup de gens qui
fréquentent ces lieux. Donc, c'est notre recommandation par rapport aux espaces verts qui sont
déjà bien prisés dans le Plan d'urbanisme, mais c'est sûr qu'on veut que ce soit un point important
pour le développement de Montréal.

1195 Donc, en résumé, comme je disais, pour nous, c'est déjà un très bel effort le Plan
d'urbanisme dans son état présent et il y a quelques points qu'on croit très importants, par
exemple le développement du transport collectif et du transport actif, et la réduction d'utilisation de
l'automobile, ainsi que l'incitation à la construction de bâtiments verts, et le développement aussi
d'un réseau cyclable extensif et d'espaces verts près des écoles et des milieux résidentiels.

1200 Vu qu'il y a beaucoup d'enjeux compliqués avec le Plan d'urbanisme, on réalise ça, on a
décidé de symboliser notre message dans un symbole très simple et pour dire simplement qu'on

veut favoriser la place des jeunes et de l'environnement au sein de la Ville de Montréal. Donc, voici.

1205

LE PRÉSIDENT :

Vous allez nous révéler quelque chose.

1210

M. MARTIN FRANKLAND :

Oui. Ça va être un aide-mémoire assez simple. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1215

Merci beaucoup, monsieur Frankland. Pour les besoins de la sténotypie, je reconnais là, si je ne m'abuse, les personnages Lego?

M. MARTIN FRANKLAND :

1220

Tout à fait, oui.

LE PRÉSIDENT :

1225

Parce que j'ai eu des enfants qui ont joué avec ce genre de chose.

M. MARTIN FRANKLAND :

Oui. C'est très éducatif.

1230

LE PRÉSIDENT :

Alors qui combine l'image de l'être humain, de la maison et de l'arbre sur un fond vert.

1235

M. MARTIN FRANKLAND :

On y a mis tout notre coeur.

LE PRÉSIDENT :

1240

Merci, monsieur Frankland.

Monsieur Beauchamp, vous avez des questions?

1245

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Oui. Je voudrais que vous m'expliquiez un peu le dessin de la Futuroto qui est là. Est-ce que c'est une publicité que vous avez vue, que vous avez reproduite ou si...

1250 **M. MARTIN FRANKLAND :**

Non. C'est de notre cru, ça aussi.

1255 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

C'est un cru. Quel est son esprit? Son esprit est-il d'inciter à une auto individuelle ou quoi?

1260 **M. MARTIN FRANKLAND :**

Non. C'est un peu de soulever un peu ce qu'on trouve bizarre justement dans le culte de l'auto individuelle en tant que source de bonheur et de liberté, alors qu'on a beau croire que nous on va être libres et heureux dans notre auto, quand des millions de gens se disent ça en même temps sur le même boulevard, ils sont moins heureux. Et ça, on le voit souvent notamment au Centre-ville, mais aussi on parlait tantôt de la congestion dans l'est de la Ville, et c'est pour ça...

1265

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Vous êtes à ma connaissance le seul mémoire qui aborde la question – et c'est bien normal parce que vous êtes ENJEU, vous vous occupez beaucoup de la jeunesse – qui nous parle en termes de prévention de la contamination du goût de la voiture personnelle.

1270

M. MARTIN FRANKLAND :

1275 Bien, c'est quelque chose qu'on voit beaucoup chez les jeunes.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Parce que c'est une chose fascinante au plan de la culture, l'attrance que nous avons pour l'auto. Et, vous autres, vous voulez contrarier ça, prévenir ça à la source.

1280

M. MARTIN FRANKLAND :

Oui. En rendant ça plus agréable d'utiliser, par exemple, le métro ou l'autobus ou le vélo. Donc, c'est sûr que ça va être tentant d'aller s'acheter une automobile si finalement on a un meilleur service avec l'automobile. C'est pour ça qu'on veut changer ça à la source.

1285

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1290 Et vous demandez que des objectifs quantifiables de réduction soient intégrés au Plan d'urbanisme à l'égard de l'utilisation de l'automobile.

M. MARTIN FRANKLAND :

1295 Oui. C'est bien cela.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Pouvez-vous me donner un exemple de ce que vous souhaiteriez de ce côté-là?

1300

M. MARTIN FRANKLAND :

Oui. Mais ne serait-ce que pour respecter les engagements du Protocole de Kyoto, je crois qu'il faudrait réduire de 2 % par année le nombre de transports, enfin transports automobiles effectués chaque jour, par exemple, à Montréal. Donc, ça pourrait être un exemple d'un objectif.

1305

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Très bien. Merci.

1310

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Frankland, je prends le relai de la question de mon collègue justement sur l'attitude des jeunes, parce que j'ai été, moi aussi, frappé par la phrase quand vous dites:

1315

**Ainsi, les infrastructures nécessaires doivent être mises à leur disposition pour qu'ils en retirent un bon service et, ce faisant, éviter qu'ils rêvent du jour où ils se *libéreront+ en achetant une voiture.+*

1320

Comme partie prenante de cette nouvelle génération, quel est votre sentiment sur le réalisme d'une telle approche? Est-ce que, chez les jeunes, c'est d'abord et avant tout effectivement ce rêve de la liberté, de la mobilité personnelle qui continue à prédominer, comme j'avoue que c'était le cas dans mon temps mais avec la voiture des parents parce que j'avais pas les moyens de m'en acheter, mais à une époque où on multipliait les routes sans souci d'environnement, ni de congestion, ou bien donc si, malgré tout, le mouvement vers des modes alternatifs de vie et de déplacement vous paraît significatif?

1325

M. MARTIN FRANKLAND :

1330 Bien, il y a des encouragements de ce côté-là, c'est sûr, mais si on regarde en même
temps les chiffres sur la situation de l'industrie automobile, la vente de véhicules n'a jamais été
aussi élevée, le nombre d'automobiles sur les routes augmente à chaque année et, maintenant,
on a vu d'ailleurs le public cible qui est souvent plus les jeunes car leur marché est moins saturé,
ce n'est pas nécessairement très encourageant de voir cette partie-là.

1335 Donc, le désir d'avoir une automobile est encore présent. Je ne suis pas en train de
blâmer nécessairement la publicité ou les médias. Je crois que vraiment ils ont un meilleur service
avec leur automobile. Et s'il y a moyen de changer ça dans notre façon de fonctionner, ça serait
déjà beaucoup plus parlant qu'une publicité qui dit que c'est chouette d'entre en autobus.

1340 **LE PRÉSIDENT :**

Et là-dessus, peut-être en vous prenant au mot, si vous aviez à privilégier une mesure qui
aurait du **sex appeal**, du **glamour** auprès des jeunes pour qu'ils se disent: *C'est peut-être
1345 mieux que l'auto+, ça serait quoi?

M. MARTIN FRANKLAND :

Ce serait probablement les délais de passage. Enfin, c'est sûr que si on manque notre
1350 autobus et qu'on arrive 45 minutes après à cause de ça, c'est un gros désavantage, ne serait-ce
que pour pas arriver en retard au travail, à l'école. Ce serait un facteur.

L'accès, aussi. C'est pas tous les endroits qui sont facilement accessibles en transport en
commun. Ça, ça serait à améliorer.

1355 On entend souvent dire que la hausse des tarifs est assez monstrueuse. Je serais prêt à
nuancer quand même cette affirmation-là. Bon, moi, je me considère très chanceux de payer
quand même pas tant que ça. Je ne suis pas en train de dire qu'il faut les hausser plus. Mais si
on regarde en fait des études qui ont été faites sur ce sujet-là, le prix ne change pas tant que ça
1360 l'utilisation. C'est pas pour sauver 10 \$, 20 \$ par année, qu'on va décider de changer de
l'automobile à l'autobus ou vice versa. Donc, c'est surtout vraiment la qualité du service en termes
d'accès et de rapidité.

LE PRÉSIDENT :

1365 D'accord.

Madame Chauvin.

1370 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je vais vous amener sur un terrain que vous n'êtes pas allé dans votre mémoire, peut-être que j'erre mais, enfin, c'est plus au niveau des plus jeunes, jeunes. Peut-être plus adolescents. On dit souvent qu'il y a certains endroits dans la ville où il n'y a pas de lieu de rencontre pour les adolescents, puis ils se retrouvent a fortiori sur les parvis d'église, dans les cours d'école, puis ça
1375 peut générer certains problèmes au niveau du voisinage. Vous ne parlez pas de places pour les jeunes, mais de places physiques pour les jeunes dans la ville. Est-ce que vous avez des commentaires là-dessus?

1380 **M. MARTIN FRANKLAND :**

C'est effectivement quelque chose qu'on n'a à peu près pas abordé. Enfin, il y avait beaucoup de sujets: la gestion des déchets, de l'eau, tout ça, donc qui étaient aussi importants. Mais pour ce qui est de ça, effectivement, c'est quelque chose qu'ENVironnement JEUnesse croit
1385 être important. C'est sûr que les espaces verts peuvent aider un peu dans ce sens-là, mais on a certains projets qui se sont effectués dans des maisons de jeunes, entre autres un projet justement qui favorise l'utilisation du vélo, mais dans une maison de jeunes. Donc, ça combine un peu les priorités ici.

Oui, c'est quelque chose qui est très bénéfique surtout pour ce qui est du développement de la communauté, donc d'avoir des espèces de repères tant au niveau résidence, emploi, mais aussi loisir. On parle d'une bibliothèque, mais une maison de jeunes aussi ça serait important, c'est sûr. Mais c'est effectivement peu abordé dans le mémoire.

1395 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je vous remercie.

1400 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, monsieur Frankland.

M. MARTIN FRANKLAND :

1405 Merci à vous.

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'appelle maintenant monsieur Jacques Larin. Bonjour, monsieur Larin! Vous nous
1410 avez fait déposer un schéma de votre présentation. Je vous demanderais de piloter à travers. Vous avez dix minutes à peu près pour le faire, puis on pourra vous poser des questions.

M. JACQUES LARIN :

1415 Je n'ai pas effectivement les moyens de faire un mémoire, mais je vous ai présenté effectivement une page des principales idées que je vais aborder.

1420 En préambule, vous avez les mots qui sont là. J'ai participé assez activement à l'élaboration du premier Plan d'urbanisme qui date déjà d'un certain nombre d'années et j'ai vu l'expérience qui en a été faite. Et avant de me présenter aujourd'hui, j'ai hésité beaucoup, parce que l'expérience que j'ai vue m'a paru à la fois troublante, vexante, démoralisante, parce que ce que j'ai vu, c'est la fabrication d'un plan qui a eu pour effet de contraindre les petits.

1425 J'ai vu des exemples dans le quartier où j'habite des gens qui ont voulu faire des modifications à leur habitation et ça a été d'une complexité épouvantable. J'ai par ailleurs vu des promoteurs à toutes les séances de la commission d'urbanisme qui ont présenté des plans complètement contraires au Plan d'urbanisme et qui ont reçu toutes les bénédictions du monde.

1430 Pendant des années, j'ai vu ça à partir du premier plan, et il est très clair que le signal pour le Plan d'urbanisme, pour les promoteurs, n'a aucune validité, aucune crédibilité. Donc, il faut, je pense, renverser cette idée-là, que les promoteurs font des plans comme il les imagine sans référer à un Plan d'urbanisme préexistant.

1435 C'est ça. Il en ressort un sentiment d'injustice. Les gros font ce qu'ils veulent à la Ville de Montréal et les petits subissent les effets des contraintes d'un Plan d'urbanisme. C'est assez fatigant.

1440 Le Plan d'urbanisme que vous présentez m'apparaît présenter un peu d'espoir, dans le sens où il y a certains des éléments qui sont élaborés, qui permettent d'espérer qu'il y aura peut-être à la fois des changements et des orientations qui vont être plus dynamiques.

1445 Commentaires généraux. L'établissement de principes de base. Dans le même ordre d'idée, il me semble qu'il serait intéressant qu'on puisse établir, dès le départ du Plan d'urbanisme, que le Plan d'urbanisme s'applique à tous, uniformément, aux petits comme aux grands développeurs, et aux gens qui ont de l'argent et qui ont les moyens de s'asseoir et de dîner avec les gens qui ont les décisions en main.

1450 Que le Plan d'urbanisme devienne un plan crédible, c'est-à-dire que s'il y a des contraintes dans un milieu, les contraintes doivent être respectées et on ne peut pas les outrepasser à moins de faire une démarche qui devrait devenir extrêmement difficile, extrêmement compliquée, alors que ce n'est pas du tout le cas à l'heure actuelle.

1455 On fait pendant une année ou à peu près des élaborations de plans avec le Service d'urbanisme qui est devenu un service de développement économique, ce qui est assez, à mon sens, révélateur, et il arrive un moment où on le présente en commission, toutes les choses sont déjà réglées et les gens qui font des représentations à la commission sont entendus avec bienveillance, mais ça n'a aucune validité.

1460 Donc, il faut que le message du Plan d'urbanisme soit que le Plan d'urbanisme est une chose qui signifie des contraintes pour tout le monde.

1465 Il faut aussi que dans le Plan d'urbanisme, il y ait un principe qui dise que la ville est un endroit, est un milieu de vie, et pas simplement comme on a tendance à le faire, un milieu de passage et un milieu de transit pour les gens qui habitent ailleurs que dans la ville. La ville doit être considérée comme un milieu de vie et tous les efforts doivent être faits pour que ça le devienne, parce que je pense qu'on ne peut pas dire que ça doive le rester, parce que ça l'est pas encore.

1470 L'étalement urbain. On a fait un Plan d'urbanisme qui a pour objet Montréal. C'est évident. Mais je pense qu'on ne peut pas faire un Plan d'urbanisme à l'heure actuelle, dans une grande ville, sans considérer son imbrication à l'intérieur de notre région. Parce que l'avenir de la ville dépend de ce qui va se passer en dehors de la ville. Donc, il faut développer une attitude défensive pour que l'étalement cesse de s'appliquer.

1475 Et, aux États-Unis, on a déjà commencé à développer des concepts de ***containment**+, c'est-à-dire qu'on fait à la périphérie des villes, en consultation avec les instances qui sont impliquées, donc les instances provinciales, régionales, municipales, etc., des mesures qui compressent de l'extérieur vers l'intérieur les limites de la ville.

1480 Donc, on va placer des zones agricoles en périphérie des villes. On peut développer des golfs, on peut développer des zones naturelles, etc., des boisés, etc., pour contraindre la Ville à s'arrêter à certaines limites et faire en sorte que, s'il y a du développement, il se situe à l'intérieur de ces limites-là.

1485 Donc, il faut qu'il y ait au plan régional une vision de ce que la vie dans la communauté régionale peut devenir. L'avenir, je pense, de la ville en dépend; si on veut éviter l'évolution vers le trou de beigne qu'on connaît dans toutes les villes américaines, il faut passer par là.

1490 Cette mesure contre l'étalement passe par cette application donc d'une vision régionale, mais aussi par des mesures de restructuration du Centre-ville – je vous en parlerai – de réutilisation des éléments qui sont des espaces vacants en ville. Il faut s'en servir pour restructurer la vie dans le Centre-ville et la résidence dans le Centre-ville. Et, troisièmement aussi, il faut penser que contrer l'étalement, ça veut dire susciter toutes les façons d'améliorer la qualité de vie dans le milieu du Centre-ville.

1495 La mixité des usages et des populations, c'est devenu une espèce de catéchisme dans la culture de la vie montréalaise. On doit faire la mixité des usages et on doit faire la mixité des populations.

1500 La mixité des usages, on la fait au fond dans un concept statique, c'est-à-dire qu'on prend des blocs d'usages et on les met les uns à côté des autres, et on estime que ça marche. Il y a

toujours une philosophie à Montréal et un peu partout qu'il se passe des choses, il se passe des développements et les gens qui sont sur place ont une façon de réagir, c'est de s'adapter. Il n'y a pas d'organisation de la dynamique entre deux usages différents.

1505

La mixité des usages produit des zones de frottement et des zones qui sont particulièrement fragiles. Je pense qu'il ne faut pas arrêter la mixité, mais il faut lui donner une dimension dynamique en faisant en sorte qu'on prenne aussi en ligne de compte la façon dont les choses se passent dans les zones, dans les marges de frottement entre des usages différents.

1510

Je pense où je suis, par exemple, où il y a des commerces, une ruelle et des habitations. Il y a des frottements continus par rapport aux ordures, par rapport à la circulation des voitures, les gens qui viennent stationner par derrière, la livraison des marchandises, les odeurs de restaurants, les empiétements sur la voie publique par des stationnements sauvages, etc., etc. Et c'est continu, et c'est perpétuel.

1515

De sorte que les résidants sont en continuelle défense par rapport à ce qui se passe devant chez eux et il n'y a pas d'appui, il n'y a pas de soutien de la part des services de la Ville. Il faut se battre continuellement, il n'y a pas de réponse.

1520

La mixité démographique, c'est un peu la même chose. Ça fait partie du catéchisme, et en principe on mêle les populations et tout le monde s'arrange. Et tout le monde s'adapte.

1525

Quand je vois, par exemple, qu'il existe une mixité à Westmount où il y a une maison de 500 000 \$ et une maison de 100 000 \$, c'est un type de mixité. Les gens ne sont pas au même statut. Mais quand on parle de populations, qui sont des populations qui ont des problèmes de comportement, et où les écarts entre les comportements des populations locales et les populations qui investissent un environnement où les écarts sont très grands, je pense que là il y a un problème.

1530

Et ce n'est pas simplement question de mettre deux populations ensemble. Il y a une dynamique entre les populations qui sont mises ensemble et il faut aider les populations à vivre convenablement ensemble. Aider les populations marginales à s'intégrer dans un milieu de vie où il y a déjà d'autres personnes qui y vivent et aider les personnes qui vivent déjà dans le milieu à accepter un certain nombre de comportements, mais pas nécessairement tous les comportements et n'importe quel comportement.

1535

Il faut donc qu'il y ait aussi des mesures de soutien à cette mixité. Ça ne se fait pas tout seul. On ne peut pas laisser aller tout simplement.

1540

LE PRÉSIDENT :

1545 Monsieur Larin, je vais vous demander de conclure. Je sais qu'il vous en reste plusieurs, mais malheureusement, ça fait presque 12 minutes. Peut-être qu'il y a un ou deux points qui vous paraissent plus importants que l'autre, sur lesquels vous pouvez conclure.

M. JACQUES LARIN :

1550 Il y a une chose peut-être rapidement, c'est les espaces publics et les places publiques que j'appelle le réflexe du cagibi. C'est-à-dire que quand il y a une place publique quelque part ou un espace vide, à Montréal, le réflexe est toujours de prendre les objets dont on ne sait pas quoi faire et de les flanquer dans l'espace public et les places publiques. Il n'y a pas de place publique où il n'y a pas un kiosque de ceci ou de cela, les enseignes de stationnement, le poteau téléphonique, l'Abri-bus, etc., etc. Il n'y a pas de plaque publique qui est respectée.

1555

LE PRÉSIDENT :

1560 Bien. Écoutez, dans votre préambule, vous utilisez quatre expressions et je m'arrête à la dernière, c'est le mot **espoir**, parce que malgré tout vous en avez parlé.

1565

Alors, est-ce que ma collègue, madame Chauvin, a des questions à vous poser?

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1565 Bien sûr. Dans votre mémoire, vous dites:

**La reconstitution de milieux de vie complexes, plus autosuffisants, le modèle a déjà existé dans nos murs.+*

1570

Pouvez-vous m'expliquer de quoi vous parlez?

M. JACQUES LARIN :

1575 Je pense, par exemple, à des quartiers comme Saint-Henri ou des quartiers comme Maisonneuve où il y avait des industries qui étaient développées et où la population des ouvriers vivaient alentour des industries. Il y avait beaucoup moins de moyens de transport, donc la communauté se constituait de façon autosuffisante. Je pense qu'on peut reproduire ce modèle-là évidemment sous d'autres formes.

1580

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Vous parlez des exemples et vous y revenez ici:

**Le développement ne peut pas être sauvage et se faire aux dépens des petits.+*

1585

Vous avez parlé d'exemples que vous avez vécus où les petits subissaient les contraintes normatives du Plan d'urbanisme, tandis que les grands pouvaient y déroger allègrement. Avez-vous des exemples? Je ne veux pas de nominatif mais, par exemple, qu'est-ce que vous dites par les petits qui sont...

1590

M. JACQUES LARIN :

Il y a quelqu'un dans le quartier où j'habite, qui est un quartier à caractère patrimonial, qui n'est pas un quartier déclaré patrimonial mais à caractère patrimonial, où on a voulu changer les tuiles sur la mansarde...

1595

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Les quoi?

1600

M. JACQUES LARIN :

Les tuiles. Des tuiles d'ardoise, à l'origine, des tuiles d'ardoise. Les gens ont voulu changer des tuiles d'ardoise pour des tuiles moins dispendieuses et l'ardoise est difficile à trouver. Ça a été d'une complication inouïe et il a fallu mettre des tuiles d'ardoise. Il a fallu les trouver et il a fallu les installer et il a fallu payer pour les installer. Et j'ai vu, par ailleurs, tous les plans de tous les promoteurs présentés en commission d'urbanisme qui ont tous été acceptés.

1605

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1610

Est-ce qu'il y avait des toits en tuile d'ardoise?

M. JACQUES LARIN :

1615

Non, mais c'était des dérogations infinies à toutes les règles. Dont un condo bâti vis-à-vis le couvent des Soeurs Grises, qui est censé être protégé, lui, comme étant un élément du patrimoine.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1620

Vous parlez d'architecture et de perspective. Puisque vous habitez au Centre-ville, j'aimerais vous entendre un peu sur votre expérience à ce sujet-là.

M. JACQUES LARIN :

1625

Dans la plupart des villes, je pense qu'on établit des rues qui dégagent des perspectives visuelles. À Montréal, il y en a une: celle de McGill College qui, malheureusement, aboutit à la

façade de McGill, où il y a une arcade de McGill mais qui n'est pas placée vis-à-vis la perspective de la rue. Ce qui est dommage.

1630

Il se présente à l'heure actuelle – c'est surtout ce sur quoi je voulais insister – à mon sens, deux perspectives qu'on pourrait développer parce qu'elles sont en train de se constituer comme par hasard. La rue Amherst avec la Tour de l'horloge au bout et qui pourrait facilement être touchée à l'autre bout par -- on a déjà mis des grands fanions au coin de Sherbrooke et Amherst, et déjà ça créait une perspective. On pourrait facilement boucher ce coin-là par des éléments de ce genre-là et utiliser la perspective de la Tour de l'horloge en faisant je ne sais pas quoi avec le viaduc qui existe, pour que Notre-Dame soit plus vite.

1635

Et il en existe un ici qui s'ouvre sur la rue Metcalfe. On vient de déplacer le monument de Mgr Bourget qui devient situé presque dans le milieu de la rue Metcalfe. On pourrait utiliser aussi, en dirigeant les regards de ce côté-là, avoir une perspective qui donnerait au moins quelque chose de visuel de temps en temps à Montréal.

1640

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1645

Vous avez dit que vous avez participé activement à la préparation du Plan d'urbanisme qui a été adopté par l'ancienne Ville de Montréal en 92 et que, suite à l'application du plan, vous avez été réticent à participer au présent exercice. Ce que j'aimerais vous demander, c'est si vous avez eu le temps ou le loisir de prendre connaissance de la documentation et si vous avez une opinion d'ensemble sur l'évolution de la planification qui est proposée.

1650

M. JACQUES LARIN :

C'est un peu dans le sens du mot **espoir** qui est là. Ce que j'ai lu, d'abord, j'ai trouvé que c'était difficile de lire le document et il n'y a pas eu, ce qui est à mon sens un manque énorme, de résumé ou de synthèse d'un document qui est épais comme ça. Habituellement, il me semble que dans des documents de cette importance, on produit une synthèse d'une quinzaine de pages pour permettre aux gens justement d'entrer un peu plus facilement dans le vif du sujet.

1655

Ce qui me donne un peu plus d'espoir, c'est que justement il y a des éléments où on paraît se préoccuper ou voir des choses qui, à mon sens, ont besoin d'être vues et ont besoin d'être corrigées. Il y a des éléments comme la circulation ou l'apaisement de circulation ou l'organisation de la circulation dans des artères.

1660

Il y a des velléités d'aider l'architecture, alors que je trouve que l'architecture à Montréal est considérée comme rien. C'est une chose qu'on ne réussit même pas à respecter quand elle existe. Il y a des espoirs un peu de ce côté-là dans le sens où on dit que l'architecture, c'est un élément dont il faudrait peut-être se préoccuper. Il y en a quelques autres un peu du même genre.

1665

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1670

Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1675

Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1680

Juste une petite curiosité personnelle, vous n'êtes pas obligé d'y répondre. On n'a pas beaucoup de temps et ça serait intéressant beaucoup de vous entendre. Vous semblez un homme compétent dans ce domaine-là. Est-ce que je peux savoir votre pratique professionnelle, dans quel champ vous opérez? Si vous voulez. Si vous ne voulez pas...

1685

M. JACQUES LARIN :

C'est un peu complexe. J'ai une formation d'économiste et une formation de sociologue, et j'ai travaillé dans les services sociaux.

1690

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Très bien. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1695

Merci beaucoup, monsieur Larin.

Nous allons prendre une pause de cinq minutes, parce qu'on en a tous besoin, mais ça va être plus court que ce qu'on avait prévu, et on va reprendre donc à 4 h 20.

1700

SUSPENSION DE LA SÉANCE

REPRISE DE LA SÉANCE

1705

LE PRÉSIDENT :

La commission va reprendre ses travaux pour la fin de cet après-midi. Il y a donc deux des quatre citoyens qui restent qui s'étaient inscrits, deux d'entre eux ne se présenteront pas.

1710

Alors, la prochaine personne, c'est monsieur Ronald Goes. Mr. Goes, you've submitted, as I understand, an outline of your presentation and ...

Mr. RONALD GOES :

1715 The brief itself, yes.

THE CHAIRMAN :

1720 And so, as you understand, you have ten minutes to present your point and then we could ask you some questions.

Mr. RONALD GOES :

1725 I'm on the clock. Just a brief introduction. This document for me was a large document that is hard to get a grip on and what I did is I reviewed each of the summary plates for each borough in the borough to borough section. So, that is somebody could follow along in the book that I brought up. There are errors in the missions and what I think of planning mistakes, and one in there is depicting the Canora station as a station to both the Two-Mountain and Blainville train lines. It's not a transfer station. It only exists on the Two-Mountain side.

1730 I am currently involved - myself, I'm speaking - I'm currently involved in the telemarketing industry as a data base manager. I put together lists and stuff like that. So, if you get a phone call, blame me. And I was previously involved in the air transport industry as a pilot and I still do some consulting work formerly with Air Atlantic then Inter-Canadian and I've done some viability studies in this industry.

1735 So, you know, I have a pretty good idea of what traffic flows, origin destination, that kind of thing is all about.

1740 Now, before I get in the Borough to Borough section, I would just like to talk about the Autoroute 520 Côte-de-Liesse. First of all, I think that converting now Autoroute 520 to an urban boulevard is a waste of time and resources. It might even be dangerous to pedestrians that you would want to pass at grade. A better solution would be to provide more pedestrian overpasses, cover them and cover the existing ones and the pedestrian overpasses as well. This would reduce the maintenance and prolong the life of these structures as well as making them hospitable to the users.

1745 Consideration should also be given to keeping the airport train on the CP right of way, that is the current commuter train right of way from Dorval, as this is a good way to get better connections to the metro through Vendôme Metro.

1750 It is also time to bite the bullet and convert the elevated sections of the Metropolitan into an express tunnel like the Big Dig Boston. This can be financed by congestion tolls on the section between Décarie and Laurentian Autoroute using the 407ETR technology.

1755

Now, by borough, some of the things I noticed, there's a proposed train stop at the Marché Central. That should not happen because of the express nature of this particular mode of transport and the lack of work-destination points at this point. Commuter to downtown travel is nearby at Blue line and east Orange line metro stations.

1760

Anjou: The proposed Blue line extension has two too many stations. I believe the original plan called for just three stations past the existing terminal. A housing development in Anjou was built around the proposed terminal station. And now AMT has since modified that plan to put the terminal station in the Industrial park. So, some communication and thinking needs to be done on this particular point. It's an express mode of transport.

1765

Beaconsfield-Baie-d'Urfé: I believe it was resolved, by the borough council, that the terminal point plans for the Autoroute 440 be at the Morgan interchange. This would require some land juggling by the Ministry of Transport of Quebec of land already bought in Pierrefonds, which is depicted on another plate, the Pierrefonds plate. A reroute west of the current line would avoid many developments and Angell Wood as well. It would also present an opportunity to connect Autoroute 20 to Autoroute 440 at the present underpass by undermining the CN-CP rights of way, that as well as at Morgan Road.

1770

Côte-des-Neiges-NDG: As mentioned before, Canora is depicted on both the CN and CP lines. It currently is only a station on the CN, Two-Mountain, line. This location offers a transfer station between the Blainville and Two-Mountain lines. Hourly service is offered, off peak, on the Two-Mountain line. So what's required is to have trains meet inbound and outbound. This would avoid the expensive loop around the mountain that the Blainville trains would have to do if you wanted to offer that service; while offering downtown service off-peak. The transfer station would be easy to build, because Jean-Talon is actually an overpass at that location. The actual north tunnel portal abuts onto this overpass. All one would have to do is dig up from under the overpass and this should be a proper station with escalators and covered *eticules* on the CP side to facilitate transfers. If you're going to build something, you know, build it properly that you can protect the asset.

1775

1780

1785

The CP viaduct over Décarie should be the location of the proposed train station in Côte-des-Neiges-NDG, and the Namur Metro station. The eastern end of this station is overhead the southern end of the platforms of Namur metro station existing right now, facilitating a connection. This would be the terminal point of the Blainville off-peak trains, again a place to transfer to the West. I has huge development potential for Décarie, because you would be delivering more and more work people in that area.

1790

Trains in the rush hour would continue to proceed downtown as they do now. Off-peak trains would stop at this station, proceed to the yard and turn around to pick up the outbound passengers at Canora to Blainville. This would naturally enhance the commercial prospects of this area without resorting to the land banking practices that bankrupted the corporations designed for this purpose during the Doré years. This rhetorical question, is this what you mean by redevelopment? You know, at least, try to deliver people to the area.

1795

1800

The station at Côte-des-Neiges should be scrubbed because of lack of O-D and workplace potential along this route. There's basically the bus 165 that goes along that, that goes to the hospital and that's it. There's not really very much in there.

1805

The Cavendish extension should be considered a Décarie by-pass. Starting from Jean-Talon, the by-pass should proceed south of the Hippodrome along the CP yard property line, then overpass connecting to Darnley Road North of the CN tracks. A rework at the Cavendish/Darnley intersection in TMR is required, but the advantages are that only two businesses that need to be expropriated, at the end of Jean-Talon and Darnley Road, and the horse paddock at the hippodrome be relocated.

1810

Two *bretelles*, overpasses, would be the means to cross the CP or CN right of way and the Cavendish at Cote St. Luc crossing would be a cloverleaf north of the crossing section, causing traffic entering or leaving Cote St. Luc to cross, with lights, lanes of traffic, okay?

1815

So, you don't want to have people coming from the... going into Cote St. Luc, because it's all residential there. It's just there's no point in bringing them in there and they have to find their way out. Those cars need to come to Décarie. If they get stuck on Décarie, well, there's a metro there, you know. It's available. People should use it, you know? It's a little bit ridiculous to create another expressway on that.

1820

Again a traffic calming circle should be installed at the intersection Darnley/Cavendish. That's in TMR or Ville Mont-Royal.

1825

The train station at Cavendish should be scrubbed as there is no workplace destinations and people can bus to the more frequent station, Montreal West or walk to Namur.

Long-term in this area, extend the Blue line west with one stop in Cote St. Luc and one at Montreal West train station and possibly onward to Lachine from that point. That super long-term.

1830

Dollard-des-Ormeaux-Roxboro: Here there doesn't seem to be any reference to the bikeway network already existing. De Salaberry already exists as the main east-west thoroughfare and the Westpark north-south axis from Pierrefonds Boulevard to Brunswick already exists as bikeways in that city. This will also have implications later in this brief, because it can be connected up with other existing bikeways.

1835

De Salaberry is a bone of contention between Saint-Laurent and Dollard and might be solved by providing a parkway-busway maximum two lanes, that's one lane for buses, one lane for cars, each way with no shoulders, plus a bike path. So, that might be a compromise there.

1840

Now, the Dorval multimodal station north parking bus loop should be opened to the Côte-de-Liesse circle to allow buses to avoid the parking lot traffic. And that can be depicted on a drawing, but there's a loop... the buses have to go through the parking lot where they congest with

1845 the cars. You can just make an exit right there, right onto the Côte-de-Liesse circle by the Best Western Hotel, to allow buses to avoid that traffic.

In Kirkland, I would like to move the Autoroute 440 interchange to Morgan Road as indicated previously, because that's the desire of the people there of Beaconsfield and Baie-d'Urfé.

1850 Now, Lachine: Look to the use of the existing spur on Victoria Avenue to the existing CN main line into Central station. Extend the Blue line metro into Lachine as previously stated.

For LaSalle, Sainte-Anne, Mercier, I have no comment there.

1855 Montreal-North: It's a boundary adjustment, give all the territory north of Montreal-North to Montreal-North *arrondissement*. Again using that equity swaps, obviously Montreal-North would get the property so that they'd acquire some of the dead-on of the City of Montreal.

1860 Mount-Royal: Again give all territory north of Jean-Talon to Mont-Royal. There's only a tiny part that is populated. The rest is industrial again for administrative convenience.

Outremont: My understanding of the CP yards was that it was reserved for a tunnel entry to the Mont-Royal tunnel by the AMT. So, that's one thing that maybe you missed or has been removed from the AMT plan.

1865 My understanding is that the AMT has the desire to electrify the Blainville line. And more clarification of what AMT wants to do is required here because, of course, AMT considers the electric line to be more cost-effective than the diesel line that exists right now.

1870 Pierrefonds-Senneville: Jacques-Bizard, is it residential? Move A-440 of the current MTQ plan and combine it with north-south access road to western Pierrefonds. That part of A-440 maybe a parkway like maybe we'd want to make that part of Autoroute 440 a parkway instead of an autoroute, you know, like I suggested before.

1875 Pointe-Claire: Existing bikeways exist along Sources from Hymus to Saint-Louis along Autoroute 20 from west of the Lakeshore exit to Saint-Jean. Also along Donegani from East of the Point-Claire Station to Cedar Park and then west through the Cemetery-Golf course to Elm in Beaconsfield. It is possible to extend the Sources bikeway south to Dorval and also east along Doney spur to cross Autoroute 40 to join the West Park, Dollard bike alignment.

1880 And there's a transit gap in the Valois Bay area. A commuter station exists, but there is no express 211 stop for the westbound lanes. An *eticule* exists south of Autoroute 20, but there is none like that at Pointe-Claire or Pine Beach train stations for westbound. One can extend the tunnel west with a gentle rise to make it avoid the west entrance ramp from Sources, so which
1885 would help the wheelchair people.

1890 For Doney Spur development, the former P & G property should be acquired as future encouragement parking and to replace the Fairview bus station. Once this is done, an air rights overpass should be built at Fairview and the Future shop Plaza with shops, escalators, moving sidewalks and elevators and with a future connection to the Hotel Plaza on the south side, matching here your goal of intensification of the commercial in that area without consuming any land.

1895 In Saint-Laurent: The line 2 Orange extension to Bois-Francs should become a priority. This would explode development along Décarie, commercial development.

De Salaberry has already been dealt with.

1900 Everything west of Autoroute 15, north of Autoroute 40 up to Pierrefonds should be given to Saint-Laurent on a debt equity swap, basically Cartierville district and Saraguay, again for administrative convenience.

1905 Sud-Ouest: When I saw the pictures ... this is not your plan, this is the plan of the Port authority or the Old Port, Vieux-Port. This appeared in the Montreal Gazette on May 4th. And when I looked at this, I said, *What? What do they want to do?+ I'm all for development, but I mean this is a little bit dense, you know, with the goal of opening this up to the area involved, okay?

1910 And this is what it is like right now. And this is the projected area, the Bonaventure entrance. Then they've got a building in the middle of...

THE CHAIRMAN :

1915 I will ask you to conclude, sir.

Mr. RONALD GOES :

1920 Okay, very good. Actually, there's not anything. All right, okay. So, this should be a greenway, like I said, monorail from Champlain Bridge to Lionel-Groulx, because it's cheaper and more effective than light rail as some spoke to you before.

Now, just in the conclusions: While it is hard to discern the philosophy of the plan, I do sense the pro forma urban planning school approach to doing this.

1925 It seems that the political wish list that came close to this approach made it into the plan. So, there's a whole part of the recommendations by politicians and other people that sort of make it into there.

1930 There also seems to be a lack of detail and a lack of knowing what the inventory already is of what we have already.

Now, in general, the philosophy should be: Do build in a lasting manner, okay? Like try not to expose things to the elements too much.

1935 Do contain building heights. Do liaise with the MTC and AMT. And do develop workplaces at the terminal points; that's part of the AMT plan. Don't over-intensify. Don't fall for... it says *LET+, that should be *LRT+, streetcars, very expensive, very cost ineffective in effect. And don't remove all the expressways. We still need a certain inventory of expressways to move stuff around the city.

1940 And that concludes my brief there.

THE CHAIRMAN :

1945 Very good, Mr. Goes.

Mr. RONALD GOES :

Any questions?

1950

THE CHAIRMAN :

Thank you. We may have some questions indeed. Of course, what we appreciate is that you made a very thorough examination of the plan and of the various elements.

1955

Monsieur Beauchamp, vous avez des questions?

Mr. ANDRÉ BEAUCHAMP, Commissioner :

1960 Only one question in the part of your general comments where you're speaking about the Metropolitan:

**It is also time to bite the bullet and convert the elevated sections of the Metropolitan into an express tunnel ...+*

1965

It's on page 2, I think, of your brief.

Mr. RONALD GOES :

1970 Oh yes, okay.

Mr. ANDRÉ BEAUCHAMP, Commissioner :

First page of your brief.

1975

Mr. RONALD GOES :

Yes, okay.

1980

Mr. ANDRÉ BEAUCHAMP, Commissioner :

Do you indeed have the intention for all the elevated part from Lacordaire to Décarie Boulevard...

1985

Mr. RONALD GOES :

Yes.

1990

Mr. ANDRÉ BEAUCHAMP, Commissioner :

And do you have any idea of the cost of that?

Mr. RONALD GOES :

1995

No. What I do know is that in American dollars, I think they're passed 10 billion dollars for Boston's program, okay? But nonetheless, it's something that is necessary. It is a main road for Montreal and so I would estimate that we'd probably come very close to that cost for this section.

2000

But again we have sufficient capacity congestion on that road to toll present users to pay for it, you know. We have...

Mr. ANDRÉ BEAUCHAMP, Commissioner :

2005

But what is the difference going on elevated sections or in express? What's the difference?

Mr. RONALD GOES :

2010

The difference is...

THE CHAIRMAN :

In any way, you have cars getting quite fast ...

2015

Mr. RONALD GOES :

Oh! I understand, but your tunnel is out of... it's still residential that area. Your tunnel is out of the environment at that point.

2020 **Mr. ANDRÉ BEAUCHAMP, Commissioner :**

Yes.

2025 **Mr. RONALD GOES :**

And you can convert what remains into an urban boulevard on top with... you know, to humanize that area. This would be the third patch job for that highway, I think, coming up.

2030 **Mr. ANDRÉ BEAUCHAMP, Commissioner :**

Okay.

2035 **Mr. RONALD GOES :**

Okay? And that it's time to sort of say, *Okay, this is obsolete this road and time to do something different.+

2040 **Mr. ANDRÉ BEAUCHAMP, Commissioner :**

Thanks.

THE CHAIRMAN :

2045 Mr. Goes, I refer to a comment, but it's not a comment itself, but rather an explanation I was looking for. Referring to taking advantage of areas surrounding stations, you say:

**... without resorting to the land banking practices that bankrupted the corporations designed for this purpose ...+*

2050 What land banking practices are you referring to?

Mr. RONALD GOES :

2055 Well, during the Jean Doré era, my understanding was is that they set corporations, parabolic corporations to buy land all over the area. They bought out that land at a premium and then the bottom fell out of the market which was what happened... which bankrupted those corporations. And the debts, of course, fell on the city, because they didn't want to stiff anybody and have that...

2060

THE CHAIRMAN :

So, you're referring to public corporations or municipal, city owned.

2065

Mr. RONALD GOES :

Public corporations, yes.

2070

THE CHAIRMAN :

Madame Chauvin?

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :

2075

In your conclusions, you say: *Don't fall for LRTs or streetcars.+ And you did mention it was because of the cost inefficiency.

2080

Mr. RONALD GOES :

Yes.

2085

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :

What should be sought as a better mean for public transit special routes? How can you respond to the demand if you're not going for LRT?

2090

Mr. RONALD GOES :

Well, some routes deserve to have articulated buses, but for the ones that are being contemplated, I think monorail, small gauge monorail is a much, much better plan to use, right? Again you're off the environment. You're out of the salt and everything that would start to, you know, impose cost on the environment.

2095

You know, like we know about the TTC. The TTC runs streetcars and those streetcars are on per seat basis, the TTC is most expensive form of transit. So, here we are. We're in this environment with a lot of salt, bad weather and stuff like this. And we're not buying anything more than what a bus would give us.

2100

So, if we're going to go for something, let's go for a monorail. The last costs were something like \$6 million a kilometer. It's probably gone up since then, since three or four years ago, probably ten or twelve, but it's up away from the traffic. There's no interference with traffic or anything like that.

2105 If you lose a streetcar, it backs up the other streetcars while, with the monorail, it would be difficult to service, but at least, you know, it wouldn't be blocking traffic on the street, you know, if it fails. So, that's a consideration as well.

2110 Now, the deicing question, there's a new technology called *conductive concrete+. If we're going to have a concrete rail, if we're going to have a steel rail, we can use hot water, something like that to deice, automatic deicing, that kind of stuff.

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :

You do suggest some changes into the territory limits of some of the boroughs or cities.

2115 **Mr. RONALD GOES :**

Yes.

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :

2120 I didn't understand why. Is it from transport point of view or...

Mr. RONALD GOES :

2125 No, it's from an administrative point of view. I don't know what's going to happen with Montreal West and that borough, but there are saw teeth, the same thing with Roxboro-Pierrefonds, you know, where you have these strips of land. You know, one side is Pierrefonds and they sort of mesh together. And, of course, now that they're going to be demerged on a lower-tax base, you know... and Roxboro will stay part of the City. So, now you're going to have
2130 to look at, *Okay. Well, let's rearrange some of these boundaries.+ So, it's just for administrative convenience.

2135 Like easily Westmount could go to the Décarie like... you know, using geographical boundaries, their current boundaries. There is a part of Lachine in Cote St. Luc; you know, it's completely landlocked. I mean these are things that happened before they put in rail lines and expressways and everything. So, you know, we just call them *borough adjustments+.

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :

2140 I'm going to ask you a question, because you seem to have a very good comprehension of the overall transport pattern on the island, I believe, from all your past experiences professionally.

2145 We've had comments to the fact that there is not belt really servicing off-island, that major urban cities do have -- I'll say *deviation route+, that's not the proper term, but belt expressway, concentric. Montreal doesn't seem to have that. What's your reaction to this?

Mr. RONALD GOES :

2150 My reaction, I think a lot of it has to do with some of the local area politics. I've been told by South-Shore people that Laval has blocked Highway 30. They want Autoroute 440 first and stuff like that.

2155 My reaction is the original plan had it going through Valleyfield. So, the delay actually benefitted us that they adjusted it and they put it at the 540/20 interchange. So, now they can bring people from Ottawa as well instead of having people from Ottawa backtrack on Highway 20 to Valleyfield and then come to Valleyfield.

2160 So, you know, would it have been built sooner, I don't know. I can't determine what the priorities of the Transport Ministry is and the Quebec government. That's something that should have been brought out more into the open earlier on. But, you know, it's still not there. So, you know ...

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :

2165 From a transport efficiency standpoint, do you see it as a must in the near future?

Mr. RONALD GOES :

2170 Absolutely. I mean the 401 at night... and I've driven the 401 at night and it's a train of trailers. That's what it is. The 401 is a train of trailers between Montreal and Toronto. And a lot of them, not all of them of course, are proceeding, you know, to the Maritimes, Quebec City east of Montreal.

2175 So, you know, those trailers are making an impact on the roadway system of the City of Montreal and of the autoroute system, you know, that is damaging the roads. So, we have to take them off, pollution impacts, all kinds of stuff. So, you know, it's something that has to be done.

2180 My opinion, Autoroute 30 should be a toll road along the lines of the 407ETR. This was something that was done by the NDP government in Ontario. It's working marvelously, okay? And, you know, the users should pay for the roads. That's another thing. We have something that says we can't do that, but you know, really, especially the trucks, you know, they have to pay their share of the roadway system, because they're doing the most damage to it.

2185 **Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :**

Thank you very much.

2190 **Mr. RONALD GOES :**

That's my comment.

2195 **THE CHAIRMAN :**

Thank you very much, Mr. Goes.

LE PRÉSIDENT :

2200 Alors, nous allons recevoir la dernière intervention de cet après-midi, monsieur Martin St-Pierre, CLD Anjou Montréal-Nord. Bonjour, monsieur St-Pierre!

M. MARTIN ST-PIERRE :

2205 Bonjour!

LE PRÉSIDENT :

2210 Vous avez fait parvenir un mémoire déjà à la commission. Donc, on en a pris connaissance.

M. MARTIN ST-PIERRE :

2215 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2220 Je vous demanderais d'aller à l'essentiel pour qu'on puisse ensuite vous poser quelques questions.

M. MARTIN ST-PIERRE :

2225 Parfait. Merci de me recevoir premièrement. Effectivement, ce sera très bref car le Centre local de développement a tenu bon de déposer ce mémoire-là plus en mesure d'appui aux différentes revendications qui ont déjà été faites sur les territoires qu'elle dessert, c'est-à-dire Anjou et Montréal-Nord. La Chambre de commerce de l'Est de l'île a déjà passé, la Chambre de commerce de Montréal-Nord, l'arrondissement Montréal-Nord évidemment. Donc, c'est plus une prise de position qui est déjà connue, mais d'exposer peut-être un élément qu'on veut davantage mettre en valeur pour les entreprises du secteur.

2230 Peut-être juste rappeler un peu la mission du CLD, qui est d'assurer la réalisation des mandats qui lui sont confiés par la loi provinciale et par la Ville de Montréal et les arrondissements en matière de développement local et de soutien à l'entrepreneuriat.

2235 Donc, notre rôle comme acteur de développement économique est plutôt d'aider les entreprises en prédémarrage, démarrage et postdémarrage, et les soutenir dans l'évolution de leur développement au niveau économique et l'expansion de leur entreprise. Donc, on sert plutôt de réseautage et de maillage de ces entreprises-là avec les différents acteurs économiques de la région.

2240 Récemment, le CLD s'est doté d'un plan stratégique triennal qui a pour objectif de se donner et permettre l'amélioration de la qualité de vie comme facteur de développement économique dans les différents arrondissements.

2245 On a mentionné quatre plans, quatre axes principaux d'intervention à ce plan stratégique là, qui s'intègrent très bien à la volonté de l'arrondissement de Montréal-Nord en ce qui a trait au nouveau Plan d'urbanisme qu'ils veulent implanter sur le territoire évidemment par le biais de la grande Ville de Montréal.

2250 Donc, quatre aspects importants que je veux mentionner quand même ici. Le premier qui est de favoriser et de soutenir le développement des entreprises existantes. Le deuxième qui est favoriser et soutenir l'émergence et le développement de nouvelles entreprises. Le troisième, instaurer les conditions favorables à la venue de nouvelles entreprises. Et, quatre, d'assurer la concertation et la mobilisation des différents acteurs du développement économique sur les territoires desservis, donc comme j'ai mentionné plutôt qui est l'arrondissement Anjou et Montréal-Nord. Donc, c'est la raison qui nous motive principalement aujourd'hui pour venir déposer ce mémoire-là.

2260 Comme je vous ai mentionné, en étant un acteur économique important sur le territoire de l'île de Montréal, et principalement dans l'est, on avait jugé bon d'exposer notre point de vue sur ce Plan d'urbanisme en exposant peut-être un élément plus important qui fait partie des principales revendications depuis de nombreuses années, on parle depuis plus de 35 ans, qui est le parachèvement de l'autoroute 25 qui viendrait joindre Montréal à Laval.

2265 Donc, essentiellement, en tant qu'acteur économique, on aurait pu exposer plusieurs éléments différents, plusieurs éléments qui auraient pu être considérés comme des revendications claires à ça, mais comme j'ai dit, c'est plus une mesure d'appui aux différents acteurs économiques du territoire qu'on est venu soutenir.

2270 À preuve, c'est que depuis le mois de mai dernier, le directeur général du CLD, maître André Cordeau, est devenu le commissaire industriel pour l'arrondissement de Montréal-Nord, en plus de ses fonctions du CLD. Donc, la volonté de l'arrondissement de Montréal-Nord s'intègre très bien et le CLD devient un partenaire encore plus important, un acteur majeur dans l'implantation de ce nouveau Plan d'urbanisme sur le territoire.

2275 Donc, peut-être exposer certains problèmes et surtout certaines avenues qui semblent importants avec le pont de la 25. La principale problématique est le problème de circulation.

2280 Donc, le flot de circulation est devenu trop grand dans le corridor du boulevard Louis-Hippolyte Lafontaine, où les poids lourds vont emprunter Henri-Bourassa, vont emprunter même Notre-Dame aussi. C'est une autre revendication que plusieurs acteurs ont exposée.

2285 Donc, ce trajet-là, c'est un trajet qui est dévié par les poids lourds qui se rendent dans les artères secondaires et même dans les secteurs résidentiels qui empêche, du moins entrave la tranquillité des résidents et même augmente la pollution et la circulation routière.

2290 Donc, plusieurs artères, entre autres comme je l'ai mentionné, boulevard Henri-Bourassa et boulevard Pie IX sont des artères stratégiques à Montréal, surtout Pie IX qui est une artère panmontréalaise, si je peux dire, qui descend du sud au nord et qui se rend même à Laval avec le pont Pie IX.

2295 Donc, essentiellement, j'irai pas vraiment plus loin à part que peut-être d'expliquer, de résumer les principales recommandations qu'on expose en lien avec le pont de la 25. Après ça, je pourrai répondre à vos questions.

2300 Deux éléments majeurs. Le ministre des Transports, Yvon Marcoux, a exposé récemment qu'il avait l'intention de mettre sur pied un projet pilote de gestion privée d'autoroute. Donc ça, ça nous apparaît important qu'on pourrait peut-être intéresser davantage les différents élus locaux et provinciaux d'intégrer le parachèvement de l'autoroute 25 dans ce projet pilote là. Je pense que c'est une volonté qui est très, très claire depuis de nombreuses années comme je l'ai mentionné. Je ne vous apprends rien avec ça.

2305 Donc, c'est peut-être l'élément central qu'on voudrait mettre de l'avant et donc le CLD est entièrement disposé à travailler avec tous les partenaires publics, évidemment privés – j'en expose rapidement dans le mémoire – où on est persuadés que la réalisation de ce projet-là du parachèvement ne peut pas se faire sans partenariat privé-public. À quel pourcentage? Les études nous le démontreront.

2310 Mais, une chose est sûre, c'est que le privé, le public devront participer à la réalisation de ce projet-là, sinon ça va devenir un souhait qui va être encore réclamé 35 ans plus tard. Voilà essentiellement.

LE PRÉSIDENT :

2315 Très bien. Merci beaucoup, monsieur St-Pierre. Sur la question donc du lien routier de l'autoroute 25 qui, comme vous l'avez laissé vous-même entendre, est une préoccupation qui devient une prise de position assez convergente pour ne pas dire commune de plusieurs acteurs économiques dans l'est, la question est abordée sous deux angles: celui de la liaison vers Laval et celui ensuite du décongestionnement disons de la circulation locale.

2320 Si je prends le premier volet, dans la mesure où les flux de transport de marchandises dans l'est de l'Amérique du Nord sont plutôt en direction est-ouest et qu'on parle effectivement de

la 40 et de la 30 comme étant des artères absolument essentielles, on parle également de liaison vers le sud, vers les États-Unis, pourquoi la liaison avec Laval est-elle si importante?

2325 **M. MARTIN ST-PIERRE :**

2330 Premièrement, qui permettrait non seulement de rejoindre la région de Montréal, l'île de Montréal à Laval, et même dans la région de Lanaudière qui réclame ce genre d'aspect-là depuis de nombreuses années. Je fais abstraction au transport en commun aussi au transport collectif, qui pourrait être une voie réservée de transport en commun sur le parachèvement de cette autoroute-là, évidemment sur le pont qui enjambrerait la rivière des Mille Îles.

2335 La principale problématique, c'est que présentement le transport lourd est dévié sur la Métropolitaine, sur l'autoroute 40, comme vous l'avez dit, d'est en ouest, qui est une voie de contournement évidemment étant donné qu'il n'y a pas de lien qui rejoint les deux régions. Donc, c'est plus dans cet aspect-là que nous voyons important le parachèvement de l'autoroute.

LE PRÉSIDENT :

2340 Est-ce que vous avez déjà calculé ou évalué le nombre de liaisons par camion qui ont pour point d'origine et de destination Laval et le secteur Anjou Montréal-Nord?

M. MARTIN ST-PIERRE :

2345 Spécifiquement, le CLD, non. On s'est plus référés aux différentes études du ministère des Transports qui datent de 2001. J'ai les chiffres avec moi. Je pourrai vous les transmettre peut-être tout à l'heure. Mais c'est plus à ce niveau-là. Évidemment, cette étude-là devrait être réactualisée et c'est une des choses qu'on demande comme recommandation, soit de réactualiser ou du moins de faire connaître tout autre type d'étude qui pourrait être pertinente dans l'évolution de ce projet-là.

2350

LE PRÉSIDENT :

2355 Sur le deuxième aspect de l'importance que vous accordez à l'autoroute 25, c'est d'apaiser ou atténuer l'impact négatif d'un flot de circulation qui serait devenu trop grand dans le corridor du boulevard Louis-Hippolyte Lafontaine, puis également, d'après ce qu'on nous a dit, sur les boulevards Henri-Bourassa, Pie IX et ainsi de suite.

2360 Vous ne croyez pas que ça risque tout simplement de déplacer vers d'autres secteurs, peut-être résidentiels ou également vulnérables, soit sur l'île de Montréal, soit à Laval, la circulation de transit qui utilise actuellement ces voies-là?

M. MARTIN ST-PIERRE :

2365 Bien, en partie oui, ça, je vous l'accorde. Ce qu'il faut comprendre, c'est que le
parachèvement va se reprendre théoriquement à la hauteur d'environ Henri-Bourassa justement,
qui va avoir un prolongement vers Laval par la suite. Donc, c'est plus pour le volet, le secteur
d'Anjou, qui part du Tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine du sud vers le nord, qui va monter jusqu'à
Henri-Bourassa et plus haut ou soit plus dans l'est.

2370

Donc, c'est plus à ce niveau-là qu'on avait attardé notre réflexion. Et comme je l'ai dit tout
à l'heure, qui permettrait de faire *respirer+ un peu l'autoroute métropolitaine, l'autoroute 40 qui
est évidemment très engorgée, qui doit être retravaillée aussi, revitalisée dans le secteur plus de
l'est, entre Lacordaire et le boulevard Louis-Hippolyte Lafontaine.

2375

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Vers la fin de votre mémoire, vous faites allusion au projet pilote de gestion
privée d'autoroute. Vous dites que le CLD accueille favorablement l'idée que ce soit confié à une
2380 firme privée, etc. Est-ce que cette formule-là, le CLD possède de l'information à ce sujet-là ou
des données? Ou lui ou de vos partenaires avez une réflexion stratégique un peu plus précise là-
dessus?

M. MARTIN ST-PIERRE :

2385

Non. C'est un grand souhait qu'on aspire. Évidemment, comme je l'ai mentionné, ça fait
plusieurs années que des discussions se font pour ce parachèvement-là. Le ministre a annoncé
celui-là de l'autoroute 30. L'autoroute 25 m'apparaît aussi important pour ce qui est du secteur de
l'est de Montréal. Donc, on n'a pas d'information précise à part que peut-être ça serait peut-être
2390 un peu plus simple par le biais d'un projet pilote qu'on pourrait rendre réalisable le parachèvement
de l'autoroute.

LE PRÉSIDENT :

2395

D'accord.
Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

2400

Un autre groupe de Montréal-Est est venu aujourd'hui et nous a dit un slogan que ce qui
est bon pour l'est est bon pour l'île. Le pont de la 25, est-ce qu'il est vraiment bon pour l'est de
Montréal? Il semble très bon pour l'île de Laval, mais est-ce que pour l'est de Montréal, avez-
vous la conviction qu'il soit très bon?

2405 **M. MARTIN ST-PIERRE :**

Ça, évidemment, ce n'est pas la première fois que cette question-là est posée aux différents acteurs économiques. On connaît la fougue du maire de Laval depuis de nombreuses années. La Chambre de commerce de Laval s'est positionnée à plusieurs reprises dans ce sens-
2410 là aussi. Mais c'est un lien routier qu'on veut permettre pour, premièrement, désengorger le secteur de Montréal-Nord, Henri-Bourassa et Anjou avec le secteur résidentiel, mais permettre un lien direct entre les deux régions qu'il n'y a pas nécessairement à part plus dans l'ouest. Le pont Pie IX en est un, mais avec le flot de circulation, ça en prendrait un deuxième. C'est plus à ce niveau-là qu'on a...

2415

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Mais si votre problématique est principalement une problématique de camionnage...

2420 **M. MARTIN ST-PIERRE :**

En grande partie, oui.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

2425

... le camionnage qui passerait par la 25 aboutirait dans un secteur de Laval qui n'est pas nécessairement très industriel actuellement.

M. MARTIN ST-PIERRE :

2430

Non. On parle plus du comté des Mille Îles qui est vraiment plus dans l'est évidemment, une partie du secteur Saint-Martin, mais on est quand même très, très près d'un des parcs industriels de Laval avec l'axe routier Saint-Martin et Corbusier, des Laurentides.

2435 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Donc, c'est plus proche de Papineau-Leblanc, à ce moment-là.

M. MARTIN ST-PIERRE :

2440

Pardon?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

2445

Plus proche de l'axe Papineau.

M. MARTIN ST-PIERRE :

Oui, oui, oui.

2450

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Très bien. Merci.

2455

LE PRÉSIDENT :

Madame Chauvin.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2460

Juste pour avoir votre réaction, il semblerait que pour certains le prolongement de l'autoroute 25 permettrait d'améliorer la fluidité sur l'île de Montréal, en plus de faire une connexion. Pour d'autres, ce serait juste plus de boulevards où il y aurait des véhicules pare-choc à pare-choc aux heures de pointe. Comment vous réagissez à ça?

2465

M. MARTIN ST-PIERRE :

Bien, c'est qu'il y en a présentement sur les différentes artères, soit la Métropolitaine évidemment où c'est considéré d'une certaine manière comme voie de contournement, comme je l'ai mentionné. Il y en a sur la 13. Il y en a sur la 15. Il y en a même sur le pont Pie IX qui mène à Laval et qui mène après ça évidemment par la 25 vers Terrebonne. C'est plus que ça deviendrait une nouvelle artère qui permettrait de désengorger ces axes routiers là qui sont présentement utilisés, soit pour le transport lourd que pour les automobiles et même le transport collectif aussi.

2470

2475

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2480

Merci beaucoup, monsieur St-Pierre.

M. MARTIN ST-PIERRE :

2485

Merci à vous.

LE PRÉSIDENT :

2490

Alors, quant à nous, ça met fin à l'assemblée publique de cet après-midi. Nous serons de retour ici à 19 h.

2495

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe judiciaire, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

ET J'AI SIGNÉ:

2500

LISE MAISONNEUVE, s.o.