

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 10

Séance tenue le 29 juin, 19 h
Cours Mont-Royal
1550, rue Metcalfe
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 29 JUIN 2004	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
FORUM JEUNESSE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL	
CARL BERNIER, MARIE-LAURE LANDAIS	1
ASSOCIATION HABITAT MONTRÉAL	
PATRICIA CLERMONT, FRANÇOIS GAGNON	13
LES JEUNES POUR TRANSPORT DURABLE	
JACOB NERENBERG, PATRICIA OCHMAN.....	23
TABLE D'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE	
NORMAND ROBERT, DANIEL VANIER	31
NICOLE FOURNIER	47
BRIAN MAGED	51
KRISTIN KOPRA.....	57
EDOUARD RAYMOND	64
GROUPE DE RECHERCHE URBAINE	
PHILIPPE CÔTÉ (POUR RENÉE MARTIN).....	69

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Mesdames, messieurs, bonsoir. La commission reprend donc ses audiences publiques cette dernière soirée, en fait.

10 Alors, les personnes donc et les organismes que nous entendrons ce soir se sont inscrits à l'avance. Nous les recevrons autant que possible selon l'horaire convenu.

Après chaque présentation, les commissaires peuvent poser des questions pour s'assurer d'avoir une bonne compréhension des opinions exprimées.

15 Si vous avez des documents complémentaires à votre mémoire, la commission aimerait bien les avoir et vous pouvez les laisser à madame Michèle Bertrand, notre analyste qui est assise à la table à notre gauche.

20 Par ailleurs, s'il y a des personnes qui ne sont pas inscrites, qui ne se sont pas fait entendre dans une séance antérieure et qui souhaitent se faire entendre ce soir, la commission leur consacrerait du temps à la fin de la séance. Ces personnes doivent donner leur nom à la table d'accueil.

25 Alors, j'appelle en premier lieu l'Association Habitat Montréal. J'ai les noms de monsieur François Gagnon, madame Patricia Clermont et monsieur Luc Ferrandez. Dois-je comprendre qu'il n'y a aucune de ces personnes qui est arrivée? Bien. Alors, on les prendra s'ils arrivent plus tard.

30 J'ai aussi le Forum jeunesse de l'île de Montréal. Et comme c'est marqué qu'on devait nous préciser qui se présentera, alors si vous êtes plusieurs, il n'y a pas problème, je vais vous demander, bien sûr, de vous identifier.

M. CARL BERNIER :

35 Alors, mon nom est Carl Bernier. Je suis président sortant du Forum jeunesse et c'est moi qui va présenter le mémoire.

Mme MARIE-LAURE LANDAIS :

40 Marie-Laure Landais, qui est présidente actuelle du Forum jeunesse.

LE PRÉSIDENT :

45 Alors, écoutez, vous avez fait parvenir un document assez substantiel à l'Office. Donc, la commission en a pris connaissance. Alors, je vous demande d'en faire une présentation résumée pour qu'on puisse vous poser des questions.

M. CARL BERNIER :

50 En ciblant les priorités. Premièrement, merci de nous accueillir. Ce qu'on tient à dire, c'est que le document de consultation qui nous a été remis, le plan préliminaire, nous semblait tout à fait correct à un détail près, la question du pont à construire.

55 Donc, on n'est pas revenus dans notre propre mémoire sur ce dont parle le plan préliminaire, puisqu'on est d'accord. On est revenus seulement sur la question du pont qui, pour nous, est un problème majeur, ne serait-ce que dans le contexte de développement durable. Et on pense aussi que ça va l'encontre de la protection de l'environnement et que ça détruirait un secteur à fort potentiel de développement récréo-touristique. Donc, c'est trois îles et un secteur qui pourrait être assez riche.

60 Et c'est un des rares accès aux berges. Donc, on parle beaucoup dans le Plan d'urbanisme de la notion de *Montréal une île* et d'accès aux berges. Donc, nous, on trouve un peu curieux que la Plan d'urbanisme contienne la possibilité qu'un pont s'ajoute à Montréal.

65 Notre mémoire présentait les ajouts nécessaires du point de vue du Forum jeunesse. Ils sont issus de notre consultation avec les groupes jeunesse et de notre concertation qu'on fait depuis plusieurs années avec ces groupes-là. Donc, les positions qu'on a, c'est des positions qu'on a développées avec les groupes jeunesse.

70 Ces ajouts-là se concentrent en cinq forces comme moteur d'action, qui sont résumées dans la page 1, donc: Montréal, métropole internationale; une ville centrée sur le développement durable; une municipalité ayant choisi les modes de transport alternatifs à la voiture; une île et une montagne; et la capitale de l'hiver.

75 Peut-être revenir sur la question Montréal internationale. Comme jeunes, on est peut-être la première génération à avoir tant voyagé, avoir tant d'amis de toutes les communautés. Pour nous, le Montréal est international et est une capitale du monde. On pense qu'à l'Expo 67 et aux Jeux de 76, on n'avait pas de difficulté à se dire capitale internationale ou à se dire ville internationale, et on ne comprend pas qu'on ne fasse pas plus la promotion dans le document du Plan d'urbanisme de Montréal comme étant un pôle international. Et, de ce fait, puisque Montréal
80 est un pôle international, de se donner les outils pour être un pôle international, donc de développer des vitrines d'expertise, comme on voit là, avec les zones désignées, une architecture de qualité au niveau international.

85 Qu'on pense qu'à Barcelone avec Gaudi, l'architecte, cette ville-là a réussi à avoir une personnalité internationale grâce à ça. Pourquoi Montréal ne peut pas se donner ce genre de vision-là.

90 On pense aussi au Montréal souterrain. Le plan préliminaire est assez tiède par rapport au développement de ce réseau-là. Nous, comme jeunes, on pense que c'est central à Montréal. C'est un signe distinctif. C'est quelque chose d'important au niveau de la visibilité internationale de la ville. Et on pense que plutôt que d'avoir une vision tiède de cet élément-là important de la ville, on devrait au contraire se donner un plan de développement et d'expansion de ce réseau-là.

95 Au niveau du Plan d'urbanisme, je vais y aller généralement. Ce n'est pas dit comme ça dans le texte, mais vous allez voir que c'est quand même une idée de base. On voit que le plan préliminaire parle, par exemple, du développement touristique, du développement culturel, du développement de l'architecture toujours au centre. On pense qu'il faut de la décentralisation. Ce n'est pas normal qu'on ne parle que du développement touristique du centre, il y a aussi d'autres régions à très fort potentiel même culturel et touristique. Donc, on pense qu'à ce niveau-là, il faudrait que le Plan d'urbanisme adapte un petit peu sa vision par rapport à ça.

100 Il y a les églises. Je tiens à le mentionner parce que souvent les gens pensent que, pour nous, les églises, c'est quelque chose qui est là dans le décor, qui ne nous intéresse pas. Les églises, c'est un patrimoine collectif. Ça a été développé par les collectivités, souvent payé par les croyants. On pense que c'est un bien collectif. Et comme jeunes, on pense que c'est important de garder l'accès à ces lieux-là.

110 Donc, s'il y a un développement à faire par rapport aux églises, on pense que c'est important que ça reste un lieu communautaire, un lieu où les gens ont accès, donc: bibliothèques, résidences pour personnes en perte d'autonomie, etc. Donc, il y a beaucoup d'exemples, ne serait-ce que la bibliothèque au centre de Québec qui a fait un beau travail avec une ancienne église.

115 Au niveau de l'efficacité énergétique, on pense que le document devrait prévoir une série de mesures pour prévoir des actions en efficacité énergétique. C'est déjà mentionné dans le document, comme on le dit dans notre mémoire, par rapport aux arbres, par rapport à la position des maisons, par rapport à l'ensoleillement. On trouve curieux que ça ne se retrouve pas dans une action concrète. Donc, à ce niveau, on propose que la section 2.7: *Un environnement sain+, ajoute une action, 17.2: *Promouvoir l'efficacité énergétique+.

120 Au niveau de l'agriculture, on voit qu'il y a une région agricole dans l'ouest de la ville. On pense que c'est important que cette région-là agricole reste. C'est une richesse pour une ville comme Montréal d'avoir une zone agricole si près. Et on trouve curieux qu'on pense faire autour de la zone agricole des secteurs à construire sur des boisés.

125 Donc, un document qui se réclame du développement durable devrait plutôt prévoir une zone tampon entre la zone agricole et la zone construite pour assurer qu'il n'y ait pas de pression

130 sur la zone agricole. Donc, on pense que les boisés qui entourent la zone agricole devraient être protégés et devraient plutôt être développés comme site de conservation ou récréo-touristique.

135 Ensuite de ça, évidemment, une ville qui se veut internationale, une ville qui se veut distinctive, doit se donner aussi une vision d'avenir. On pense que ces zones agricoles là devraient prioriser le développement de l'agriculture biologique.

140 Au niveau du transport, évidemment, le Forum jeunesse a plusieurs visées par rapport au transport. On pense qu'une ville doit se développer en fonction de ses habitants et non pas en fonction de ses voitures. Donc, de ce point de vue là, Montréal a un taux très élevé de gens qui se rendent au travail à pied et un taux très peu élevé de gens qui se rendent au travail en vélo.

145 Donc, on pense qu'il faut tabler sur la force de la marche, donc développer la ville en fonction de cela, entre autres, en développant les rues piétonnes, en refusant le virage à droite aux feux rouges, parce que c'est quand même quelque chose qui n'a pas encore été décidé par la Ville de Montréal, et en permettant aux gens, surtout dans le centre, quand on parle entre le quartier Plateau Mont-Royal et Rosemont-Petite-Patrie, de permettre le passage sur les voies de chemin de fer, comme c'est le cas à Drummondville.

150 C'est un rail de Via Rail et il passe en plein coeur du centre-ville et il n'y a aucune barrière. Les gens peuvent passer dessus. Donc, on ne comprend pas qu'à Montréal, ce ne soit pas comme ça, d'autant plus que ça crée une scission entre ces deux quartiers-là, qui est non naturelle et qui n'est pas du tout à l'avantage du piéton. Les viaducs sont très, très désagréables pour les piétons.

155 Ensuite de ça, évidemment, les pistes cyclables. Pour nous, c'est un enjeu majeur. Les pistes cyclables utilitaires sont presque pas développées. On a beaucoup de pistes cyclables touristiques, mais très peu de pistes cyclables utilitaires. Donc, à ce niveau-là, on fait une série de propositions de développement du réseau cyclable.

160 On pense aussi, par exemple à Rotterdam, pratiquement toutes les rues d'importance ont une piste cyclable. Évidemment, Montréal n'a peut-être pas la capacité de faire un réseau aussi développé mais on pense qu'il faut viser ça. Et s'il le faut, commencer à penser à envisager le développement de parcours cyclables sur rue. On donne, par exemple, la rue Bellechasse comme exemple de cette possibilité-là, qui est une rue qui a assez peu de circulation et qui le permet très bien. Au Forum jeunesse, on est plusieurs à l'utiliser, donc on le sait d'expérience.

165 Évidemment, aussi, au niveau du transport en commun, on pense que le tramway est une belle alternative, d'autant plus qu'on sait qu'est-ce qui se passe avec le métro de Laval. Il ne faut pas rêver qu'on va avoir le nombre de stations qui est prévu dans le Plan d'urbanisme. Avec les dépassements des coûts pour le métro de Laval, ce serait illusoire de penser qu'il va se passer quelque chose de ce côté-là.

170

Donc, on pense qu'il faudrait plutôt se retourner vers les systèmes légers sur rail, des systèmes qui pourraient être complémentaires aux lignes de métro et avoir une flexibilité plus intéressante par rapport au développement qu'une ligne souterraine. Donc, il y a moyen d'ajouter un nouveau système de transport à Montréal pour compléter le réseau et pour éviter la stagnation qu'il va y avoir dans le développement du métro à cause des cafouillages à Laval.

Maintenant, pour l'accessibilité aux berges. Certains d'entre vous ont sûrement connu l'époque où on pouvait se baigner autour de l'île de Montréal. On pense comme jeunes que ce serait normal qu'on puisse retourner à cela. Dans une ville qui se prône de développement durable et qui veut développer ses berges, c'est essentiel, d'autant plus que le document préliminaire nous montre clairement qu'il y a des endroits où la baignade serait possible. Il y a déjà une plage sur le territoire de l'île de Montréal, au Cap-Saint-Jacques, et on pense qu'il faudra en développer d'autres. Évidemment, protection et renaturalisation des berges.

Le mont Royal. Le boisé derrière l'Université de Montréal est constamment menacé et constamment soumis aux pressions de développement. On pense qu'il devrait être valorisé et redéveloppé pour que les citoyens y aient accès, ce qui créerait une pression contraire aux pressions de développement et qui permettrait de maintenir le boisé dans son état actuel. Le développement du projet de sentiers entre les trois sommets serait aussi quelque chose qui est intéressant pour nous.

Les milieux humides. Dans le document, on nous montre clairement les milieux humides sur certaines cartes et on nous montre aussi clairement que ces secteurs-là sont des secteurs à développer, selon le Plan d'urbanisme. On ne comprend pas tout à fait le concept. Normalement, un milieu humide, c'est un milieu très rare, très riche. Et au Québec, malheureusement, on les a beaucoup fait disparaître. Donc, on pense que tous les milieux humides qui sont identifiés sur les cartes de la ville devraient plutôt être développés comme des milieux de patrimoine naturel, comme ils sont nommés dans le même document. Donc, on trouve curieux que ces milieux-là seraient développés pour la construction.

Peut-être un point qui est important aussi, quand on parle de développement en arbres, en plantation, bon, Montréal a beaucoup de fleurs qui poussent ici au Jardin botanique. On pense qu'il faudrait aller vers des espèces qui sont indigènes à Montréal ou à la région en priorité pour maintenir notre faune et notre flore locale dans son état plus ou moins original.

Enfin, il y a la question du ciel. La pollution lumineuse est quelque chose dont on ne parle pas assez. Il y a beaucoup d'utilisation... Montréal est une ville qui est très, très visible de l'espace, même qui a une intensité lumineuse plus forte que la Ville de New-York. C'est très énergivore, c'est polluant, et au niveau de la sécurité, c'est dangereux. Une zone en nuit trop éclairée ne permet pas à l'oeil de voir l'ombre dans les recoins, donc c'est extrêmement dangereux. Tandis qu'une luminosité plus faible permet de voir à travers l'ombre. Donc, en plus de couper l'accès à la vision du ciel, c'est polluant, c'est énergivore. Donc, c'est des taxes qu'on paie, nous, comme consommateurs et c'est nuisible pour la sécurité.

215 Enfin, le document parle de Montréal comme étant une ville d'hiver, mais c'est un simple encadré qui n'est pas lié à aucune action, alors que, encore dans une visée de ville internationale qui veut se donner une image de ville d'ampleur internationale, on pense que c'est là un élément distinctif qu'à peu près aucune ville au monde ne pourrait utiliser. Donc, on ne comprend pas que dans le Plan d'urbanisme, ce ne soit pas utilisé.

220 Il y a un développement déjà embryonnaire avec le *Festival Montréal en lumière* et autres. On peut aller beaucoup plus loin que ça. Dans les sports d'hiver, on pourrait aussi ouvrir les pistes cyclables l'hiver, ce qui pourrait créer un nouveau secteur touristique aussi comme activité sportive. Donc, il y a plusieurs choses qui peuvent être faites avec l'hiver et on trouverait ça important qu'il y ait une série d'actions en ce sens dans le Plan d'urbanisme.

225 Donc, en conclusion, pour nous, le Plan d'urbanisme, c'est un projet de société et ce projet de société là va être là pour longtemps et va nous toucher pour plusieurs années. Donc, on pense qu'il doit être ambitieux, novateur et en avance sur son temps. La version préliminaire est un bon point de départ, mais elle n'allait pas assez loin par rapport à ces visées-là. On pense que ce Plan d'urbanisme là doit aller beaucoup plus loin et avoir une vision d'avenir beaucoup plus originale.

235 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, monsieur Bernier. Votre mémoire effectivement couvre plusieurs choses, il est bien structuré.

Je vais passer la parole à ma collègue, madame Chauvin.

240 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

C'est, en fait, des questions de précision parce que vous avez repris un peu la structure du plan et vous avez commenté chacun des éléments.

245 J'ai trouvé intéressant que vous disiez que les sites du patrimoine qui sont identifiés, les 19 sites, on ne devrait pas attendre avant de leur donner un statut plus clairement défini. Pour vous, qu'est-ce qui est important dans la protection de ces sites du patrimoine?

250 **M. CARL BERNIER :**

255 On le voit un peu dans le contexte de la décentralisation du loisir culturel, du tourisme et tout ça. C'est des secteurs à fort potentiel qui pourraient disparaître si on ne les protège pas. Et quand on regarde la carte, ce qui est intéressant, c'est qu'on voit que c'est des anciens noyaux d'anciennes municipalités, des développements urbains anciens. Donc, on pense qu'en plus d'avoir un impact culturel touristique économique, ça pourrait avoir un impact important sur la qualité de vie des citoyens de ces zones-là.

260 Donc, on pense que si on a été capable d'identifier 19 sites, c'est donc qu'on a déjà fait
une réflexion assez poussée pour aller de l'avant. Donc, on ne comprend pas que le Plan
d'urbanisme ne prévoit pas d'aller de l'avant plutôt que de simplement mentionner qu'il y a 19 sites
identifiés. Et on pense qu'il doit en avoir d'autres, mais là, 19, ce serait déjà...

265 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Un bon début.

M. CARL BERNIER :

270 ... un bon départ.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

275 Par rapport au patrimoine religieux, vous recommandez qu'il n'y ait pas de transformation
d'églises, mais vous êtes spécifiques en termes d'usage et vous excluez l'usage habitation.
Pourquoi?

M. CARL BERNIER :

280 Parce que c'est une prise de possession privée d'un bien collectif. On parlait plus tôt des
condominiums. C'est pour ça qu'on parle, pour les habitations pour les personnes à mobilité
réduite ou ce genre de chose là, ça pourrait être acceptable parce que c'est une activité, c'est une
installation institutionnelle collective.

285 Mais notre point de vue est que ces édifices-là sont le reflet de notre culture, sont le reflet
de notre art. Les artistes de l'époque, c'était le seul endroit où ils pouvaient exposer. Donc, il y a
énormément de richesse à tous les niveaux dans ces bâtiments-là. Et les privatiser en les donnant
à des promoteurs de condominiums est, à notre sens, donner à des propriétaires privés un accès
à une richesse collective qui a une valeur beaucoup plus importante que ce qu'ils pourraient payer
290 pour construire à l'intérieur de ces édifices-là. Donc, c'est pour ça qu'on veut que ces édifices-là
restent d'usage collectif.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

295 J'aimerais ça que vous me parliez un peu des économies alternatives que vous souhaitez
que le plan supporte.

M. CARL BERNIER :

300 Les économies alternatives, j'ai passé par-dessus parce que je me suis dit que ce serait peut-être un peu long à expliquer. C'est surtout au niveau de, bon, quand on parle de zone désignée, par exemple, pourquoi on n'a pas une zone désignée pour les coopératives? Pourquoi le Plan d'urbanisme ne prévoit pas des encouragements à ce type d'économie là?

305 On mentionnait à un endroit, le document est assez volumineux, le document de consultation, mais je me rappelle qu'on mentionnait de développer ce genre de zone là. Donc, je pense que ça pourrait être une belle opportunité de mettre Montréal sur la carte au niveau de cette économie-là, qui est émergente et qui est importante pour le mouvement jeunesse.

310 Là, plus précisément, il y a l'économie sociale, il y a les coopératives, il y a le commerce équitable, qui sont des économies alternatives à la mondialisation sauvage. On pense que vu la culture, vu la vision progressiste qu'on a au Québec, Montréal devrait être un leader dans la promotion de ces économies alternatives là. Et dans le cadre du Plan d'urbanisme, on a des possibilités d'agir pour devenir un leader dans ces secteurs-là. Donc, on trouvait ça important de
315 le mentionner.

Maintenant, c'est une longue explication et c'est...

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

320 Vous avez déjà apporté pas mal d'éléments de réponse à ma question.

Pour les pistes cyclables, j'aimerais ça vous demander si sur le plan sécuritaire, parce que là c'est des pistes que tout le monde appelle récréo-touristiques, des pistes utilitaires...

325 Je vais vous donner l'exemple que j'ai en tête. C'est un soir, passé 11 h ou autour de minuit en revenant d'une soirée de consultation, au coin de Rachel et Saint-Urbain, il y a plusieurs vélos à toute vitesse, parce que de la montagne, c'est en pente descendante, qui m'ont passé sous le nez. Moi, j'ai freiné très rapidement au feu rouge; il changeait. Puis là, il y a quelqu'un
330 en chaise roulante qui est passé à toute vitesse.

Donc, sur le plan de la sécurité pour les corridors utilitaires, est-ce que vous avez des préoccupations ou des recommandations particulières?

335 **M. CARL BERNIER :**

Il y a la signalisation qui est souvent déficiente. La signalisation est prévue pour les voitures et non pas pour le vélo. Donc, il y a peut-être quelque chose à faire à ce niveau-là. Maintenant, les...

340

Je trouve ça un peu plate d'arriver sur ces constats-là parce que, en réalité, on pourrait utiliser avec le vélo les mêmes incitatifs à la sécurité qu'avec la voiture, par exemple les petites bosses, ce genre de chose là. Mais puisqu'on ne le fait pas avec la voiture, je trouverais ça plate qu'on le fasse avec le vélo.

345

Je pense qu'il faut plutôt viser sur l'éducation. Puis dans ce sens-là, puisque le Plan d'urbanisme ne peut pas faire d'éducation, on ne l'a pas intégré. On pense qu'au niveau du partage de la rue entre les piétons, les cyclistes et l'auto, au Québec, on est assez déficient au niveau de l'éducation, on ne comprend pas trop le concept. Il y a d'autres villes, même en Amérique du Nord, où, aussitôt qu'on met le pied dans la rue, les voitures arrêtent; ce n'est vraiment pas le cas à Montréal.

350

Donc, je pense que la problématique du vélo est réelle, mais c'est plutôt une campagne d'éducation pour l'ensemble des utilisateurs de la rue qu'il faudrait faire, que de cibler le vélo particulièrement.

355

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Ce n'était pas mon intention, c'était...

360

M. CARL BERNIER :

Oui, oui.

365

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

J'aimerais aussi vous entendre, vous terminez votre mémoire en parlant de la mise en oeuvre et du suivi.

370

M. CARL BERNIER :

Oui.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

375

Comment est-ce que vous aimeriez que ces processus de mise en oeuvre et de suivi soient faits? Comment vous voudriez y participer?

M. CARL BERNIER :

380

Y participer.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

385 Si vous voulez y participer.

M. CARL BERNIER :

390 Bien sûr. On est toujours intéressés à participer.

395 Ce qu'on voulait mentionner avec ce point-là, c'est que souvent on a des beaux documents et, une fois qu'on a le beau document, il ne se passe plus rien. Par exemple, on prévoit dans le Plan d'urbanisme de revitaliser les entrées, les différentes entrées sur l'île de Montréal. Mais sans plan de mise en chantier de ces aménagements-là, qui nous dit qu'on va en faire même une d'ici les 20 prochaines années? Rien.

400 Ça peut être dans le Plan d'urbanisme, mais on n'a aucun échéancier, on n'a aucun processus de suivi pour savoir si les actions sont entreprises. Donc, c'était dans ce sens-là qu'on le disait. Ce document-là ne doit pas être un document qui est là pour faire beau, il doit être là pour être un document qui donne des balises.

405 Par exemple, si on reprend ces 19 ponts-là, on pourrait dire, par exemple, dans cette stratégie-là, dire: *On aménage une entrée vers Montréal par deux ans.+ Ce n'est pas trop exigeant puis, en même temps, on peut faire un suivi. Donc, les mouvements sociaux qui sont intéressés par cette question-là pourraient dire: *Bien, là, vous êtes en retard sur le Plan d'urbanisme.+

410 Mais actuellement, le Plan d'urbanisme ne nous donne aucun moyen de dire à la Ville: *Bien, là, tu ne respectes pas tes engagements.+ La Ville pourrait très bien dire dans cinq ans: *Ah! bien, on n'a pas pu faire le développement des entrées vers la ville. Donc, on a décidé de le tasser.+ Mais si c'est dans le Plan d'urbanisme, on ne devrait pas être capable de le tasser. Ça devrait être prévu dans le temps de mettre en place ces mécanismes-là.

415 Puis là, bon, il y avait les échéanciers qu'on avait mentionnés. Mais c'est sûr que s'il se créait un comité de vigie par rapport au Plan d'urbanisme, ça pourrait être aussi une alternative intéressante. Puis ça amène toute la question de la démocratie participative, et évidemment, le Forum jeunesse est fortement en faveur de ce type de projet là.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

420 Je suis ravie de vous l'entendre dire. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

425 Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

430 Juste un petit mot sur votre objection à tout nouveau pont. Ça semble très controversé dans l'est de Montréal. Beaucoup de gens sont venus défendre le point de vue que vous défendez et beaucoup d'autres sont venus nous dire que, et pour Montréal-Nord et pour Anjou, et pour l'est, il était essentiel d'avoir un nouveau pont pour assurer l'avenir économique de l'est de Montréal et que, sans ce nouveau pont, on s'en allait vers une impasse.

435 Comment vous gérer l'un et l'autre? La ville à ceux qui y habitent, mais ceux qui prétendent être les moteurs économiques, eux autres veulent des routes et des ponts beaucoup, beaucoup.

M. CARL BERNIER :

440 C'est justement un bel exemple de développement où on pourrait faire du développement durable, on pourrait très bien cibler cette zone-là comme une zone de développement du commerce local.

445 On n'est pas obligé de mettre nos industries lourdes, qui ont besoin d'infrastructures, loin des ponts. On peut les installer près des ponts. On n'est pas obligé de construire toujours un pont à chaque fois que des industries veulent s'installer dans un quartier où il n'y a pas de service de transport longue distance. Les entreprises qui se sont installées dans ce secteur-là le savaient très bien qu'il n'y avait pas de pont dans ce secteur-là. Donc, si ça ne fait plus leur affaire, ils ont
450 seulement qu'à déménager pour se rapprocher d'un pont.

À notre point de vue, quand on parle d'une ville qui veut se développer, elle ne se développe pas en fonction des voitures ou en fonction des entreprises, elle se développe en fonction des citoyens et elle se développe en fonction de l'avenir. Et quand on parle d'avenir, bon,
455 on parle de développement durable, on parle de l'accès aux berges, on parle de plusieurs choses qui ne correspondent pas du tout à la construction d'un pont. Donc, à ce niveau-là, il y a des éléments de réponse aux préoccupations des gens qui veulent un pont.

Il y a plusieurs parcs industriels à Montréal qui sont très bien desservis en autoroute.
460 Pourquoi ces gens-là ne vont pas plutôt s'installer dans ces secteurs-là, premièrement? Puis deuxièmement, bien, c'est quand même dans cette région-là, on est dans l'est de la ville, il y a très peu de parcs, il y a très peu d'accès aux berges, décentes. Et c'est un secteur où il y a trois îles, qu'on se rappelle, qui pourraient avoir un développement très important au niveau touristique et récréo-touristique.

465 Donc, là, il faut aussi mettre en parallèle les avantages de développement des berges de façon naturelle par rapport aux avantages économiques du développement du transport. Il y a déjà plusieurs endroits à Montréal où il y a des ponts. Donc, celui-là n'amènera rien de nouveau là.

470

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Merci.

475 **LE PRÉSIDENT :**

Une dernière question. J'aimerais très rapidement que vous nous disiez de qui est constitué le Forum jeunesse de l'île de Montréal.

480 **M. CARL BERNIER :**

485 Le Forum jeunesse organise un événement à chaque année où les 900 groupes jeunesse du territoire qu'on a répertoriés jusqu'à maintenant sont invités. Il y en a environ 150, 200 qui se présentent chaque année. Et c'est de cet événement-là que les 26 membres du Forum jeunesse sont élus, selon deux critères.

490 Il y a des secteurs de représentation. Donc, le secteur socio-économique est représenté, la jeune Chambre de commerce était souvent autour de la table; donc, on connaît le discours par rapport aux ponts. Le milieu sociocommunautaire est représenté aussi, art et culture, etc. Et il y a aussi des sièges spécifiques, donc femmes, personnes handicapées, personne qui est lesbienne, communautés ethnoculturelles et adolescents, donc pour s'assurer aussi que les segments de population soient bien représentés.

495 Donc, les 26 membres sont élus selon des secteurs d'activités et selon des segments de population.

LE PRÉSIDENT :

500 Donc, vous avez en commun d'être jeunes mais, pour le reste, vous représentez la diversité montréalaise.

M. CARL BERNIER :

505 C'est ça. Et la notion d'être contre le pont est un consensus qui est venu de notre concertation avec les groupes jeunesse, dont les groupes de développement économique qui sont autour de la table chez nous.

LE PRÉSIDENT :

510 D'accord. Merci beaucoup, monsieur Bernier, madame Landais.

M. CARL BERNIER :

Merci à vous de nous avoir entendus.

515

LE PRÉSIDENT :

Pendant que vous étiez là, je pense que le premier groupe qui devait passer ce soir est arrivé.

520

Donc l'Association Habitat Montréal, je vous invite à prendre place. J'ai le nom de François Gagnon, de madame Clermont et de monsieur Ferrandez.

Mme PATRICIA CLERMONT :

525

C'est ça.

M. FRANÇOIS GAGNON :

530

Monsieur Ferrandez n'est pas là.

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous êtes monsieur Gagnon et madame Clermont.

535

M. FRANÇOIS GAGNON :

C'est ça.

540

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Alors, vous aussi, vous nous avez envoyé votre mémoire d'avance à l'Office. Donc, les commissaires l'ont lu. Alors, je vous invite à le présenter de façon résumée.

545

Mme PATRICIA CLERMONT :

Je vais tout d'abord nous présenter. Alors, on est un trio petit mais actif, qui voulons réfléchir et promouvoir aussi la qualité de vie dans les quartiers centraux de Montréal surtout et l'équité sociale aussi. Et puis à ce titre-là, bien, c'est pour ça qu'on essaie de contribuer à divers aspects. Notamment, on s'intéresse au projet de boulevard urbain sur Notre-Dame. on participe à la Coalition sur le développement et l'amélioration du transport en commun, et on s'intéresse aussi au développement durable en général.

550

M. FRANÇOIS GAGNON :

555

Comme vous l'avez lu dans notre mémoire, je vais faire très très court parce que vous avez déjà beaucoup de mémoires entendus et lus, donc pour faire très très court, je pense qu'on a voulu se restreindre à intervenir sur le plan de l'aménagement et du transport.

560 Puis je pense qu'en gros, on s'inspire d'idées qui sont assez en vogue, qui ne sont pas du tout marginales à Montréal, pour dire que finalement la façon d'organiser l'aménagement et de planifier l'aménagement à Montréal va avoir une influence sur les façons dont on va se transporter en tant que personnes mais aussi comment on va transporter nos marchandises.

565 Puis je pense qu'il y a un consensus sur le fait que la grande part de la progression devrait aller au transport en commun, pour ce qui est du transport des personnes. Puis nous, ce qu'on ajoute un peu, c'est qu'il devrait avoir une autre planification du transport des marchandises.

570 Évidemment, notre développement n'est pas très, très long, on n'est pas des experts. Et en tant que citoyens, on est aussi très occupés par d'autres choses. Donc, on n'a pas beaucoup développé ces deux points-là. Mais en même temps, ce qu'on s'est dit, c'est qu'il fallait avoir comme principe de ne pas augmenter la capacité des rues, des artères, des routes, des autoroutes, toutes ces voies qui servent à déplacer par automobile et par camion, parce que ça favorise, ça induit des nouveaux déplacements automobiles et par camions.

575 Donc, bref, ce moratoire-là, ça doit être joint avec des efforts pour améliorer les services de transport collectif, améliorer les liens piétons, les liens cyclistes, bref, toutes ces façons-là qu'on pourrait se déplacer autrement que par automobile et par camion.

580 Je pense que le point majeur de notre intervention, c'est ça. Puis je pense que, si vous voulez bien, on va le laisser à ça. Je pense que je vais vous laisser nous questionner plus.

Mais avant de vous redonner les questions, je pense que Patricia voudrait dire un mot sur la 25.

585

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

590 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

Oui. C'est parce qu'on voudrait déposer en annexe de notre présentation ce soir une carte, qui date un petit peu mais qui est quand même pertinente, on croit, des espaces vacants et urbanisés et les zones agricoles décrétées, qui a été produite par le ministère des Affaires municipales et de la Métropole.

595

600 Puis cette carte-là, on la trouve pertinente parce qu'elle montre, par exemple, sur... vous savez qu'on a beaucoup développé les points de la rue Notre-Dame et du pont sur la 25. Et donc, cette carte-là nous permet de voir que, par exemple au niveau de l'apport d'automobiles supplémentaires qui serait généré par un nouveau pont, qui plus est, encore plus si c'était une autoroute – mais ça, c'est supposé être écarté – donc tous ces espaces résidentiels là, qui sont en nombre assez important, qui pourrait, à notre sens, contribuer à des problèmes d'équité, en

fait, à un afflux d'automobiles qui passeraient, qui plus est dans les quartiers centraux et qui pourraient diminuer encore plus la qualité de vie.

605

Ça fait qu'on va déposer ça.

LE PRÉSIDENT :

610

Vous le laisserez à madame Bertrand. Mais je vous remercie effectivement de cette précision-là.

Alors, écoutez, je vais demander à mon collègue, monsieur Beauchamp, de poser des questions.

615

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Oui. Alors, vous avez élaboré, vous vous êtes référés, à propos du transport et donc d'un nouveau pont, vous avez cité Noland et Lem, document de 2000. Et là-dedans, vous renvoyez à un autre, ce que vous appelez la théorie de l'induction...

620

M. FRANÇOIS GAGNON :

Oui.

625

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

... la *triple convergence* de Downs, qui date de 92. Donc, ce n'est pas très récent au plan de la recherche. Pouvez-vous m'expliquer un peu?

630

Parce que d'une manière obvie, notamment quand les développeurs économiques viennent nous voir, ils nous disent: *Voyez donc, constatez, il y a une... on perd deux heures, trois heures dans le trafic tous les jours. Et là, c'est un goulot, ça n'a pas de sens. Il faut faire rouler ça. C'est de l'argent qui se perd, c'est du développement qui se perd. Ça indispose les gens. Puis il faut accélérer le trafic.+

635

Ça semble si évident. Et vous, vous dites: *Non, il y a une triple convergence, qui fait que cela est inefficace.+

640

M. FRANÇOIS GAGNON :

Oui.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

645

Pouvez-vous m'expliquer ça?

M. FRANÇOIS GAGNON :

650

En fait, les gens qui l'ont produite cette théorie-là semblent mieux placer que moi pour vous la redonner. Mais en même temps, l'idée est que le développement des capacités routières, capacités autoroutières ne fait pas simplement répondre à la demande mais a un effet d'induction.

655

Donc, c'est ce qu'on appelle l'effet d'induction, donc qui génère du trafic lui-même. Il ne le fait pas par magie, il le fait dans certaines conditions. Une de ces conditions-là, puis qui est très bien remplie par à la fois la rue Notre-Dame ici ou la future autoroute boulevard Notre-Dame et la A-25, c'est la disponibilité de terrains vacants.

660

Quand vous regarderez la carte – je ne sais pas si vous en avez déjà une – quand vous regarderez la carte, vous pourrez voir que dans le prolongement de la 25, il y a un paquet de terrains vacants.

665

D'ailleurs, je suis allé, une anecdote, je suis allé faire du vélo hier dans ce coin-là, puis j'ai vu qu'il y avait plein, plein de terrains en développement, de projets de construction, de maisons, de résidences. Puis enfin, il y a beaucoup de terrains aussi industriels à développer dans ce coin-là.

670

Donc, ce qui arrive à ce moment-là, c'est qu'on offre la possibilité aux gens qui vont habiter dans ces quartiers-là qui sont à développer, on offre la possibilité d'avoir accès au Centre-ville. Puisqu'encore une majorité à Montréal des déplacements se font vers le Centre-ville, donc, le pourcentage est quand même assez fort.

675

Donc, on stimule à la fois la distance des déplacements, parce que ces points d'établissement là sont plus loin du Centre-ville, mais aussi le nombre et la fréquence de déplacements, puisque ces endroits-là qui sont à développer sont presque – je pense qu'on utilise le terme souvent – dépendants de l'automobile. Dans le sens où si on est à Boucherville ou à Laval, c'est assez difficile de se déplacer à pied pour aller au dépanneur, pour aller à l'épicerie, il faut absolument prendre la voiture. Donc, ce n'est pas un défaut de ces gens-là, c'est juste une façon d'aménager l'espace qui est assez particulière et qui génère des déplacements.

680

685

Donc, la théorie de la triple convergence table sur ces choses-là, table sur ces facteurs-là pour expliquer que la capacité des autoroutes est systématiquement dépassée par la demande qui est ainsi induite. Parce qu'on ne fait pas simplement répondre à une demande déjà existante, mais on stimule le développement à plus grande distance, puis dans des endroits qui sont dépendants des déplacements automobile. Donc, on les génère en nombre et en termes de distance de déplacement. Donc, c'est ça qui génère la demande induite.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

690 Et vous dites en même temps aussi que ça induit des gens, qui prendraient d'autres
parcours, à venir prendre ce parcours-là...

M. FRANÇOIS GAGNON :

695 Oui, effectivement.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

700 ... et à des gens qui iraient en dehors des temps de pointe de rentrer à leur tour dans la
pointe.

M. FRANÇOIS GAGNON :

705 Oui, effectivement.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

De sorte qu'il y a une espèce d'effet pervers automatique qui est itinérant à ce genre de...

710 **M. FRANÇOIS GAGNON :**

Clairement. Je pense qu'à travers l'histoire de Montréal, puis il y a des gens qui savent
beaucoup mieux que moi au GRU, ça se vérifie à travers l'établissement de Décarie. Ça se vérifie
à travers l'établissement de la Métropolitaine, à travers l'établissement de la 13.

715

C'est-à-dire que, par exemple dans le cas de la 13, c'était une autoroute qui était planifiée
pour soulager la 15. Mais bon, si vous regardez aujourd'hui les patrons d'établissement, ça s'est
développé beaucoup dans ces coins-là. Ces autoroutes-là sont aussi systématiquement bloquées
que peuvent l'être la Métropolitaine ou la Décarie ou même la Métropolitaine.

720

Donc, il y a un effet là de concentration du développement. Puis les gens qui pointent
dans cette direction-là pour justifier le développement économique ont tout à fait raison, ça va le
développer.

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

Quand vous en causez avec vos partenaires de l'est, par exemple, ou les gens de l'arrondissement d'Anjou ou de Montréal-Nord, est-ce que vous arrivez à des formes de dialogue où est-ce qu'il y a une capacité de se comprendre de part et d'autre?

730

M. FRANÇOIS GAGNON :

Je pense qu'il y a compréhension des arguments, mais en même temps je pense qu'il y a divergence d'intérêt assez claire. Dans le sens où, pour nous qui habitons Hochelaga-Maisonneuve, on a tendance à voir plus les problèmes de qualité de l'air. Hochelaga-Maisonneuve est reconnu à travers le Canada pour avoir un centre d'étude de l'asthme, ce n'est pas pour rien, il y a des problèmes de qualité de l'air assez importants dans ce quartier-là.

735

Puis si j'ajoute à ça, je fais une parenthèse pour ajouter qu'il y a des études assez récentes de la Direction de la santé publique, qui ont été commandées par la santé publique, que je pourrais déposer d'ailleurs si vous me le demandez, qui ont été déposées et qui montrent que les gens à proximité des autoroutes sont affectés particulièrement par la pollution de l'air qui provient des autoroutes. Je ne me rappelle plus du nom de la chercheuse, mais, bon, je pourrais vous la déposer si vous voulez.

740

745

Donc, en même temps, il y a peut-être un problème d'intérêt. Je pense que c'est plus ça qu'un problème de compréhension, parce que je pense que les gens qui militent pour la construction d'une autoroute sur Notre-Dame, qui militent pour le pont sur la 25, comprennent très bien que ça va générer plus de déplacements. C'est ce qu'ils veulent. Ils veulent que leurs déplacements soient plus fluides.

750

En même temps, je pense qu'il y a une mauvaise compréhension de leur part sur l'effet d'induction, dans le sens où leurs camions dans dix ans... d'ailleurs, comme le MTQ l'a prévu dans ses propres études pour le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, on prévoyait dans ce cas-là que la fluidité de la circulation serait au même niveau, c'est-à-dire F, le pire niveau qu'on peut avoir dès l'échéance 2011, c'est-à-dire cinq après le développement de l'autoroute.

755

Donc, je pense qu'il y a une volonté, certes, de compréhension, il y a quelque chose d'ouvert là mais, en même temps, je pense qu'au niveau des intérêts, ils voient leurs intérêts plus à court terme qu'à long terme parce que, éventuellement, leurs camions vont être aussi bloqués dans la circulation qu'ils le sont aujourd'hui.

760

Mme PATRICIA CLERMONT :

765

Si je peux me permettre?

LE PRÉSIDENT :

Je vous en prie.

770

Mme PATRICIA CLERMONT :

Une autre des conditions, je pense, qui participe, par exemple, au fait par exemple que ça pourrait induire de la congestion routière, c'est aussi que depuis maintenant 10-11 ans, il y a eu une baisse dramatique des investissements gouvernementaux dans le développement du transport en commun. Donc, le signal qu'on envoie aux gens, c'est que l'automobile est le moyen le plus efficace et rapide de se déplacer. Donc, c'est ce qui participe aussi au phénomène de l'induction de la demande.

775

D'autre part – ça, c'est juste une petite parenthèse – quand on parle avec les milieux économiques aussi, en fait, comme François disait, il y a une certaine vue en tout cas que, nous, on qualifie de court terme, mais qui est aussi très classique. Vous avez vu le Forum jeunesse l'a mentionné, il y a d'autres façons de penser à stimuler l'économie, développer une économie.

780

785

Et troisièmement, depuis les débuts, puis ça, on a eu toutes les audiences sur la rue Notre-Dame pour le faire, il n'y a personne qui a pu amener un exemple d'autoroute à travers le monde qui a réglé un problème de fluidité. Au contraire, à chaque fois, on est obligé de développer encore des infrastructures très lourdes.

790

Alors, nous, on pense que le meilleur moyen, c'est premièrement de rétablir au niveau des investissements le transport en commun d'une meilleure manière qui puisse être... puis ça pourrait être cohérent avec ce que la Ville de Montréal a déjà affirmé et envers lequel elle s'était engagée envers Kyoto et au niveau du développement durable notamment.

795

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Merci.

800

LE PRÉSIDENT :

Je voulais vous demander tout d'abord, à la dernière page de votre mémoire, vous terminez en faisant référence à un mode de gestion du transport des marchandises similaire à celui préconisé par la Ville de Paris: *voir document déposé lors de la présentation du mémoire+.

805

M. FRANÇOIS GAGNON :

Je l'ai en partie. Je n'ai pas réussi à tout le faire imprimer, c'est un document de 121 pages.

810

LE PRÉSIDENT :

Je ne vous demande pas de tout l'imprimer, mais je comprends que c'est un document que vous êtes allé chercher sur Internet?

815

M. FRANÇOIS GAGNON :

Oui, c'est ça.

820

LE PRÉSIDENT :

Alors, il suffirait peut-être de nous donner la référence avec le titre.

M. FRANÇOIS GAGNON :

825

Oui. C'est Richard Bergeron, en fait, de l'AMT qui m'avait référé, à l'époque du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, à ce document-là.

830

Ce qu'il nous expliquait, c'est qu'on avait beaucoup de difficulté à remettre en question le camionnage comme mode de déplacement des marchandises un peu partout à travers le monde. À Paris, les autorités responsables avaient réussi à le faire.

835

C'est assez visible, on se donne des objectifs clairs en ce sens-là. Comme, par exemple, on donne une augmentation de 3 % de l'apport du transport des marchandises par le fer et la voie d'eau. Je veux dire, il y a une remise en question assez sérieuse là du camionnage puis du mode de transport par camion des marchandises.

840

Ce mode de gestion de ces marchandises-là prévoit plusieurs choses, notamment l'insistance sur la voie fluviale et la voie ferroviaire, qui sont des choses possibles à Montréal avec un peu de travail et avec un peu d'investissements, mais aussi s'appuie sur des plates-formes logistiques, qui font en sorte que les camions ne se déplacent pas inutilement. C'est-à-dire qu'on va transborder les marchandises dans des centres de distribution régionaux d'abord. C'est-à-dire que le camion qui arrive par énorme camion ne va pas aller se déplacer dans les quartiers centraux, mais va aller vider ses marchandises autrement dit dans une plate-forme régionale qui, elle, redistribue les marchandises par plus petits camions ou par d'autres modes de transport.

845

J'ai vu, aujourd'hui, qu'il y avait même adaptés des cyclomoteurs, des triporteurs électriques pour développer des plus petits déplacements et des plus petites marchandises.

850

Bref, il y a des façons tout à fait novatrices dans cette ville-là d'organiser le transport de marchandises, je pense que ça mériterait beaucoup plus d'étude. Malheureusement, je n'étudie pas dans ça. Je ne travaille pas dans ça. Donc, je n'ai pas vraiment le temps de tout développer ces choses-là. Mais il existe des choses, puis c'est possible de penser autrement. Ça ne doit pas devenir un dogme qu'on ne peut pas remettre en question, le camionnage. Ça génère beaucoup

855 de pollution à la fois atmosphérique et par le bruit, et on devrait faire en sorte que, dans la mesure du possible, donc là où c'est possible, de déplacer nos marchandises autrement.

LE PRÉSIDENT :

860 Avant de partir, j'aimerais que vous donniez la référence peut-être à l'entrée où est madame Bertrand.

M. FRANÇOIS GAGNON :

865 Oui.

LE PRÉSIDENT :

870 Je veux vous amener à un autre point de votre mémoire où, à l'intérieur des principaux généraux, vous parlez de la densification des zones à proximité des modes de transport collectif lourds comme le métro.

M. FRANÇOIS GAGNON :

875 Oui.

LE PRÉSIDENT :

880 C'est effectivement un élément de scénario qui est présenté dans le Plan d'urbanisme, mais le Plan d'urbanisme parle également de l'importance de préserver le caractère des milieux de vie, donc d'harmoniser les densités et les hauteurs à celles qu'on retrouve dans les quartiers environnants. Comment voyez-vous la conciliation de ces aspects-là?

M. FRANÇOIS GAGNON :

885 Je ne pense pas que c'est impossible. Je pense que ça doit être fait spécifiquement pour chacun des locaux.

890 Je veux dire, il y a des endroits, par exemple si vous pensez au métro Pie-IX ou si vous pensez au métro Viau, c'est à côté d'un stade, il y a possibilité là de faire quelque chose d'un peu plus haut qu'à la proximité de la station Beaudry, par exemple, où il y a quand même un ensemble résidentiel qui est assez cohérent, où on n'a pas de développement à très grande hauteur.

895 Je veux dire, c'est certain que ces choses-là doivent être adaptées à chacun des sites. Je ne pense pas qu'au nom de la densité, on doive développer des ensembles résidentiels de 20 étages sur Hochelaga ou sur la rue Sainte-Catherine, où la trame urbaine ne le permet pas ou ça dénoterait trop, là, c'est clair.

900 Mais on n'a pas détaillé nos interventions. Comme je vous dis, on manque un peu de temps, puis on est débordés par d'autres choses.

LE PRÉSIDENT :

905 Ça répond à ma question, quand même.
Madame Chauvin.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

910 Simplement pour vous dire que oui, moi, je serais bien intéressée à pouvoir prendre connaissance des études de la santé publique, oui.

M. FRANÇOIS GAGNON :

915 D'accord, parfait. C'est des études assez récentes. Elles sont sorties à l'automne passé, je pense.

LE PRÉSIDENT :

920 Juste, quand même parce que vous n'êtes ni les auteurs de ces études-là ni des usagers, bon, comment accédez-vous à ces études-là?

M. FRANÇOIS GAGNON :

925 J'en ai eu connaissance par les journaux. C'est d'abord un article de Bruno Bisson, je pense, qui y a fait référence. Puis j'ai moi-même contacté la chercheuse par courriel, puis elle m'a dit que c'était disponible, donc que j'avais juste à lui écrire puis elle m'enverrait une copie de l'article.

930 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, ou vous pouvez nous donner la référence pour ça.

M. FRANÇOIS GAGNON :

935 Parfait.

LE PRÉSIDENT :

940 Vous comprenez que des articles de journaux, ce n'est pas l'équivalent des études. On est d'accord là-dessus?

M. FRANÇOIS GAGNON :

945 Non, non, c'est clair. Mais j'ai contacté la personne en question, puis elle m'a dit que c'était disponible.

LE PRÉSIDENT :

950 Merci beaucoup, monsieur Gagnon, madame Clermont.

Mme PATRICIA CLERMONT :

955 Merci à vous. Désolé du retard.

LE PRÉSIDENT :

Pas de problème.

960 **M. FRANÇOIS GAGNON :**

Je vais déposer les trois feuilles que j'ai photocopiées. Il y a l'adresse électronique là-dessus.

965 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci beaucoup.

970 Alors, vraiment c'est la soirée de la jeunesse ce soir, parce qu'on a Les jeunes pour transport durable, madame Patricia Ochman et monsieur Jacob Nerenberg.

M. JACOB NERENBERG :

975 Bonjour!

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, monsieur. Bonjour, madame.

980 **Mme PATRICIA OCHMAN :**

Bon, alors merci de nous recevoir ce soir ici. On aimerait souligner qu'on est très d'accord avec les objectifs du plan et qu'on trouve ça très, très bien, mais on considère qu'on pourrait aller plus loin pour ce qui est des transports urbains.

985

Parce que les transports urbains sont vraiment la façon de développer durablement une ville, que ce soit du point de vue économique, social ou environnemental. Je pense qu'il faut mettre un accent sur les aspects de la sécurité et du dynamisme des quartiers. Plus les gens utilisent les transports urbains, plus il y a des gens dans la rue, plus c'est sécuritaire, plus c'est dynamique. Donc, les gens ont le goût de sortir dans la rue.

990

Et je pense aussi qu'il faut souligner le point que les transports durables favorisent l'équité sociale. Qu'une personne qui a une automobile, qui habite à Westmount, puisse se déplacer de la même façon que disons une madame de 75 ans qui habite un petit peu plus loin, qui justement aurait le même accès à tous les services par les transports urbains, donc rendre... donc, je pense que c'est vraiment un bon véhicule d'équité sociale.

995

Mon collègue va vous présenter un petit peu la stratégie générale.

1000 **M. JACOB NERENBERG :**

Merci. Comme Patricia disait, pour nous, le transport est stratégie. Le transport devrait vraiment être un point focal dans le développement général, puis ça s'intègre au développement économique.

1005

Alors, on est d'accord avec les intervenants qui parlaient un peu négativement par rapport à la construction de nouvelles routes. Parce qu'un peu le phénomène d'induction dont ils parlaient, ça a été décrit dans des termes différents par plusieurs chercheurs, dont Jane Jacobs qui est très connue, qui a écrit des livres là-dessus et d'autres écrivains. Essentiellement, quand on construit des nouvelles routes, il va y avoir plus de trafic automobile.

1010

Ce n'est pas pour dire que peut-être dans certaines circonstances, quand même ce serait justifié une nouvelle route, mais il faut vraiment examiner l'effet qui est toujours l'effet obligatoire que le trafic va augmenter. Et ce qu'on remarque, il y a des gens qui choisissent de prendre le transport en commun par obligation économique, dans le fond, et puis il y en a d'autres qui le choisissent parce que c'est plus pratique pour eux autres.

1015

Finalement, ces gens-là qui choisissent le transport en commun, si le transport automobile devient plus pratique pour eux, ils vont abandonner le transport en commun. Alors, il y a un groupe d'usagers assez important, et puis c'est difficile de quantifier, mais il y a des gens qui vont choisir un mode ou l'autre.

1020

1025 Et puis à long terme, notre ville est en croissance. Elle va croître à jamais. On peut plus ou moins s'y attendre. Et puis il va y avoir plus d'autos et plus d'autobus, plus de monde. Alors, essentiellement, ce n'est pas durable au plan économique de continuer de bâtir des nouvelles routes à jamais. Il va falloir à un moment donné rediriger plus de gens, augmenter la capacité du transport collectif.

1030 Et puis c'est pour cette raison que si on augmente, si l'expérience automobile est plus attrayante que celle soit pédestre, cycliste ou transport collectif, c'est obligatoire qu'il y a plus de gens qui vont choisir l'automobile. Puis nous autres, on veut que les gens choisissent les alternatives, comme on dit, de marcher ou de prendre la bicyclette ou de prendre le transport collectif.

1035 Alors, ce n'est pas juste d'investir dans le transport en commun qui va aider à l'essor du transport en commun. C'est aussi de, par exemple, investir dans les espaces publics, planter des arbres, des petits gestes, élargir les trottoirs, stimuler l'économie un peu, la petite économie. Ça, ça se passe un peu dans toute une stratégie pour que l'expérience non automobile soit plus attrayante que l'expérience automobile. Pour nous, c'est très important.

1040 L'étalement urbain évidemment a un rôle à jouer là-dedans. Malheureusement, l'étalement urbain rend un impact négatif sur l'essor, la viabilité économique du transport collectif. Tout le monde le sait. C'est évident. S'il faut desservir des endroits toujours plus distants, bien, là, la fréquence du service va diminuer et puis, bon, l'expérience, comme on dit, du transport commun va être beaucoup moins attrayante. Alors, là, il y a moins de gens qui prennent l'autobus. Ça fait comme une expérience, c'est du *positive feedback*, comme on dit.

1050 Alors, essentiellement, on peut parler de répartition modale. Les gens qui étudient en urbanisme, en transport se servent de ce terme-là pour justement dire combien de gens, quel pourcentage des gens prennent l'automobile et puis les autres modes. Et puis il faut vraiment, je crois, avoir un but de changer notre répartition pour que la répartition automobile diminue. Ça ne veut pas dire nécessairement qu'on doit viser à avoir moins d'autos, mais il va avoir, à cause de la croissance de la population, il faut avoir un plus petit pourcentage d'autos. Et puis si on s'investit dans ces stratégies-là, et bien, c'est à la longue, on espère, qu'il y en aura moins d'autos.

1060 Mais on reconnaît quand même que dans le Plan d'urbanisme, ces stratégies-là ont quand même une place. Alors, on est très heureux et reconnaissants de la place qu'ont ces stratégies-là dans le document. Puisque c'est juste une recommandation, ce document, on aimerait voir que ça aille plus loin et que tout projet d'expansion routière soit regardé de cet oeil-là, qu'on reconnaisse que le trafic va augmenter à cause de ce projet-là. Et puis ensuite on se pose la question: est-ce que ça vaut encore la peine?

1065 Et puis j'ai parlé un peu du cyclisme. Maintenant, on a quand même un bon réseau de pistes cyclables. Madame Chauvin a parlé un peu des problèmes de la sécurité reliés au réseau. Moi, j'habite à côté de l'intersection dont vous avez parlé et puis, moi aussi, j'ai ces problèmes-là.

Ça pourrait être intéressant de regarder un peu les signalisations spécifiques pour les bicyclettes. Mais on aimerait voir un réseau unifié parce que la piste, à Rachel, elle prend fin plus ou moins.

1070 Et puis moi, j'habite sur Saint-Urbain. C'est une route qui a beaucoup, beaucoup d'achalandage à toute heure. S'il y avait une piste cyclable sur Saint-Urbain, je crois que le trafic sur Saint-Urbain diminuerait parce qu'il y aurait plus de gens qui habitent un peu dans le quartier, qui pourraient prendre la bicyclette pour aller au travail. Alors, je crois qu'il ne faut vraiment pas regarder le volume, l'achalandage comme quelque chose de fixe. C'est vraiment fluide. Ça va
1075 dépendre des pressions que l'on met pour l'affecter.

En ce moment, le développement urbain dans le monde occidental, à part beaucoup de l'Europe, mais dans le Canada et les États-Unis, ça prône toujours l'automobile. Donc, on se sert déjà d'outils pour favoriser l'automobile. À Montréal, je crois qu'on fait quand même assez
1080 bien de l'autre côté, mais on pourrait aller plus loin et se servir de ces outils d'une autre façon.

LE PRÉSIDENT :

Je vais vous demander de conclure.
1085

M. JACOB NERENBERG :

Oui, absolument.

1090 **Mme PATRICIA OCHMAN :**

Dans le fond, on avait juste des idées un petit peu plus spécifiques que vous avez sûrement lues.

1095 Donc, moi, je voulais juste mettre un petit peu un accent justement sur la vie de quartier, de permettre aux gens de sortir dans la rue justement parce que ça crée des villes sécuritaires et un bon environnement d'habitation. Et ce serait par les festivals, par les transports en commun ou par n'importe quoi justement pour sortir les gens dans la rue. Merci beaucoup.

1100 **LE PRÉSIDENT :**

Ça fait le tour? Bon. Alors on a quand même, nous, quelques questions.

M. JACOB NERENBERG :

1105 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1110 Tout d'abord, je vous prends à peu près au mot, monsieur Nerenberg, dans ce que vous avez dit à propos de l'automobile.

1115 Il y a un débat effectivement et des représentations qui ont été faites devant cette commission à propos du fait que la multiplication des projets routiers a pour effet finalement de s'accompagner d'un accroissement de la circulation. Mais si on part de la possession de l'automobile elle-même, je pense bien de dire une vérité assez difficile à contester que pour la majorité des gens dans notre société, si vous avez les moyens – puis parfois vous ne les avez même pas sur le plan financier – vous possédez une auto. Les gens qui font un renoncement volontaire demeurent l'exception dans notre société.

1120 Si je m'adresse à vous en tant que jeunes, donc de la génération qui est à la fois consciente de la problématique, mais en même temps qui aura à vivre, espérons, un grand nombre d'années dans cette ville qu'on essaie de bâtir, est-ce qu'il y a des mesures, des gestes, des plans d'action qui peuvent carrément amener, sinon à diminuer la possession de l'automobile, 1125 du moins, exactement comme vous le disiez tout à l'heure, d'en diminuer beaucoup l'utilisation.

M. JACOB NERENBERG :

1130 Premièrement, j'aimerais juste, remarquez, pour moi, je trouve que la question de possession, c'est plus ou moins *périphéral*. Parce que c'est vrai qu'une fois qu'on a une automobile, on se dit: *Bien, on est aussi bien de s'en servir.+

1135 Mais il y a plusieurs villes, par exemple en Europe, en Hollande et puis en Scandinavie, etc., les gens, l'économie, les gens sont très bien économiquement. En général, ils ont des voitures, mais ils choisissent de prendre la bicyclette, de se déplacer de façon pédestre. Et puis que ce soit la cause ou l'effet, leurs communautés sont bâties d'une façon que ça soit favorisé. Alors, je crois que des petits gestes pour améliorer les espaces publics, ce serait quelque chose d'assez petit, mais pour que le pédestre se sente en sécurité et que le pédestre se sente...

1140 Comme si je marche au travail ou si je marche au métro, ça va être une expérience positive pour moi. Moi, je pense à quelque chose, à Montréal, les vendeurs de nourriture sur la rue, les vendeurs de hot dogs, ce n'est pas permis. Et puis ça, je trouve que de changer ça, juste ça, ça pourrait aider. Ça pourrait faire sortir les gens. Ça redonne un peu la vie au quartier d'avoir des gens dans la rue.

1145 Parce que tout le monde, dans le fond, ils veulent voir des gens. Moi, je n'ai pas d'auto, personnellement. Je sais que je fais peut-être l'exception. J'aime ça me déplacer dans le métro, j'aime ça voir des gens. Et puis je crois que c'est vraiment un désir que tout le monde ressent.

1150 Ce n'est pas déraisonnable de vouloir prendre son automobile. C'est pratique. Il y a beaucoup de raisons. On n'est vraiment pas antiautomobile. C'est que je crois qu'une société

1155 dans laquelle l'automobiliste et le non-automobiliste coexistent, c'est vraiment possible. Puis ces deux personnes-là peuvent coexister dans le même humain, genre quelqu'un peut être automobiliste quelque temps, mais peut reconnaître qu'à l'heure de pointe ça fait plus de sens de prendre le métro. Et puis c'est un peu dans ce sens-là que je crois qu'on pense tous que ce serait bien de...

Mme PATRICIA OCHMAN :

1160 Je suis une personne justement comme ça et je me dis qu'être sur la 40 à l'heure de pointe, c'est sûrement moins, moins agréable que dans le métro.

LE PRÉSIDENT :

1165 Vous parlez à un moment donné dans votre rapport, vous avez une recommandation très spécifique sur la rue Saint-Urbain. Là, peut-être je comprends un peu mieux que vous en parliez puisque vous y habitez.

1170 Mais est-ce que vous l'avez soulevée dans l'espoir de parler d'une solution à un problème précis ou comme exemple d'un problème qui se présente à d'autres endroits à Montréal et qui appellerait une politique de solution?

M. JACOB NERENBERG :

1175 Je crois que ce serait un exemple de quelque chose qui se produit un peu partout. Parce que c'est intéressant, le quartier juste avoisinant, le Plateau, c'est un quartier quand même dynamique. Et puis si on pense à la rue Duluth, même Rachel, c'est des rues avec moins de voies, moins de trafic et plus de vie sur le trottoir.

1180 Et puis là, on arrive sur Saint-Urbain. Soudainement on n'a pas envie d'être sur Saint-Urbain, il n'y a rien, il n'y a pas vraiment de communautés visibles. C'est les gens qui sortent de leur maison ou ils rentrent dedans et puis ils vont prendre l'auto.

1185 Et puis en particulier, je prends souvent la 55 sur Saint-Urbain et puis malheureusement, aux heures de pointe, souvent ça prend plus de temps que de marcher, dépendant de la destination. Puis là, on a le phénomène de gens dans l'autobus qui regardent les voitures et puis parfois, ils se disent: *Ah! l'expérience transport collectif, peut-être qu'elle n'est pas tellement meilleure que l'expérience voiture.+

1190 Alors, j'aimerais voir quelque chose qui favorise et le transport pédestre et le transport collectif et cycliste. Je trouve que ça va tout ensemble, mais surtout les transports pédestres et collectifs. Si les gens ont envie d'aller sur la rue Saint-Urbain, ils vont être plus disposés à prendre l'autobus.

1195 Et puis si on pouvait faire une voie réservée aux autobus, là l'expérience autobus va être accélérée. Elle va dépasser en qualité l'expérience automobile. Les gens dans l'autobus, ils vont regarder les voitures arrêtées aux heures de pointe, puis ils vont arriver à leur destination plus vite. Ils vont être contents d'être dans l'autobus. Et puis les gens dans l'auto, ils vont dire: *Regarde, l'autobus, il va plus vite que moi, peut-être que je vais prendre l'autobus demain.+

1200 Ces mécanismes-là, ils se passent vraiment. Ils ont été documentés par les gens comme Jane Jacobs et d'autres chercheurs dans le domaine. Et puis on aimerait voir peut-être des petites expériences. Que ce soit sur Saint-Urbain ou une autre rue semblable, ce serait bien d'au moins d'essayer des choses de même.

1205 **LE PRÉSIDENT :**

Dernière question en ce qui me concerne. Vous recommandez d'encourager les entreprises à supporter les transports en commun pour leurs employés, voulez-vous développer là-dessus?

1210 **Mme PATRICIA OCHMAN :**

Oui. Je prends l'exemple d'entreprises comme, disons, Bombardier qui, pour les employés qui font du covoiturage, offrent des places de stationnement beaucoup plus proches de l'entrée de l'industrie. Puis le stationnement est très, très vaste quand même. Donc, si justement les... Je pense, il y avait aussi Vaporail qui offrait ce genre de privilège aux gens qui font du covoiturage.

1220 Je pense que si les grosses industries justement encouragent leurs employés à utiliser les transports collectifs, on diminue beaucoup le nombre d'usagers seuls dans l'auto. Donc, ça, c'est déjà faire un gros pas, je pense, pour les grosses industries comme Bombardier.

1225 **LE PRÉSIDENT :**

À commencer peut-être par le gouvernement!

Mme PATRICIA OCHMAN :

1230 Oui.

M. JACOB NERENBERG :

Absolument.

1235

LE PRÉSIDENT :

Madame Chauvin.

1240 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1245 En concluant tout à l'heure, vous avez parlé du fait que vous aimeriez que les gens puissent retourner dans la rue en toute sécurité. Je ne sais pas si vous avez des commentaires sur le volet sécurité de la vie urbaine, que ce soit pour l'ensemble de la population et particulièrement pour les jeunes.

Mme PATRICIA OCHMAN :

1250 Je trouve que Montréal est déjà, comparativement aux autres villes nord-américaines, une ville très sécuritaire. Et je pense que c'est dû justement au fait qu'il y a beaucoup de gens quand même qui utilisent les transports urbains qui sont dans la rue.

1255 Je pense que la sécurité, dans le fond, plus il y a de gens, plus on se sent en sécurité. Si on marche dans une ruelle seul, c'est clair que justement on va se sentir beaucoup moins en sécurité. Et justement, c'est en sachant que les gens qui nous entourent sont tous là justement à nous protéger juste par leur présence, ça nous encourage à sortir. Et la rue est quand même un lieu d'échanges. Ce n'est pas en restant chez nous à regarder la télévision tout seul qu'il y aura des échanges, que ce soit social, économique ou autres justement.

1260 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1265

Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1270 Juste un petit détail. Votre deuxième recommandation spécifique dit de s'opposer au projet de l'expansion de l'autoroute 30. C'est bien de la 30 que vous parlez? Ce n'est pas de la 25?

Mme PATRICIA OCHMAN :

1275

Non, c'est le petit tronçon qu'il y a, je pense, c'est à Ville Sainte-Catherine ou, en tout cas, dans ces régions-là. Je pense que c'est la 138 aussi qui passerait par là.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1280

Donc, sur la Rive-Sud.

Mme PATRICIA OCHMAN :

1285

Sur la Rive-Sud. Je sais que c'est le plan pour Montréal, mais quand même, je pense que ça va toucher...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1290

Parce que c'est une voie de contournement par le sud.

Mme PATRICIA OCHMAN :

1295

C'est ça, oui.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Merci, ça va.

1300

LE PRÉSIDENT :

Alors, madame Ochman, monsieur Nerenberg, merci beaucoup.

Mme PATRICIA OCHMAN :

1305

Merci.

M. JACOB NERENBERG :

1310

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1315

J'appelle maintenant pour la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, monsieur Normand Robert et monsieur Daniel Vanier. Bonjour, messieurs!

M. NORMAND ROBERT :

1320

Bonjour, madame. Bonjour, messieurs.

LE PRÉSIDENT :

1325 Votre rapport nous est arrivé assez tardivement. Il est considérable. Évidemment, vous êtes conscients que vous ne pouvez pas le lire en entier. Alors, j'aimerais que vous en résumiez l'essentiel dans une dizaine de minutes, s'il vous plaît.

M. NORMAND ROBERT :

1330 Tout à fait. On n'avait pas l'idée non plus de vous en faire lecture.

LE PRÉSIDENT :

Vous nous connaissez bien.

1335 **M. NORMAND ROBERT :**

Bien, en fait, on a eu la chance de se voir déjà dans Hochelaga-Maisonneuve.

1340 Juste pour rappeler brièvement que la Table d'aménagement du quartier est un regroupement de citoyens et principalement de groupes communautaires auxquels s'est jointes aussi différentes autres associations de type professionnel.

1345 Au cours des années, on s'est fait souvent dénigrer par les décideurs économiques de l'est nous traitant de farfelus principalement, et ce, malgré notre ouverture et notre volonté affirmée de collaborer, de contribuer à l'amélioration des conditions de vie des citoyens, et ça, malgré aussi le fait qu'on est continuellement sollicités tant par des organismes de nature régionale, nationale ou même internationale pour intervenir dans différents événements. Alors, on a cumulé à travers le temps une certaine expertise, qui nous est reconnue, malheureusement pas par les décideurs de l'est. Je parle des décideurs économiques, malheureusement. Peut-être un jour!

1355 Notre intérêt premier, quand on a mis en place la Table d'aménagement du quartier, en 92, était le dossier de la rue Notre-Dame. Ça a été et c'est encore le dossier qui nous touche le plus et pour lequel on a le plus, je dirais, cumulé de l'expertise. On a même aidé et favorisé la mise en place du Groupe en recherche urbaine pour permettre à une série de spécialistes de se réunir et de nous aider, je dirais, dans l'analyse plus pointue de certaines situations.

1360 Évidemment, les citoyens membres de la TAQHM ne sont pas uniquement intéressés que par ce qui se passe autour de la rue Notre-Dame. Ça a fait qu'avec les années, les citoyens se sont aussi préoccupés d'autres aspects de l'aménagement urbain. Et d'ailleurs, le mémoire fait état d'une série de recommandations ou d'une série de sujets qui couvrent plusieurs aspects de l'aménagement.

1365 Pour nous, ce qui est important de comprendre, c'est que le Plan d'urbanisme doit d'abord répondre à une grande orientation et à quatre objectifs. La grande orientation, on la retrouve à la page 3 dans notre petit intro, où on dit qu'un plan d'urbanisme doit d'abord garantir une amélioration sensible de la qualité de vie de ceux et celles qui ont opté ou accepté d'y vivre.

1370 Dans les objectifs que ça doit viser, il y a, entre autres, et j'en nomme quatre principaux, la diminution des problèmes de santé de la population. Ça doit aussi évidemment avoir comme objectif une diminution du stress urbain. Un plan d'aménagement doit aussi augmenter le sentiment de sécurité des citoyens. Même si on dit effectivement que dans la Ville de Montréal par rapport à plusieurs villes dans le nord de l'Amérique, c'est quand même une ville qui est considérée relativement sécuritaire, il reste qu'on devrait continuer d'avoir cette préoccupation-là de l'améliorer, et principalement dans des quartiers comme Hochelaga-Maisonneuve.

1380 Aussi, un plan d'urbanisme doit avoir un impact positif sur l'économie locale. Parce qu'autrement, on permet à je ne sais quoi d'améliorer ses conditions et les citoyens n'en profiteraient pas.

1385 La rue Notre-Dame, pour nous, il est urgent d'intervenir et de régler définitivement son cas. Le statu quo est inacceptable, mais il est encore préférable aux propositions avec lesquelles on a eu à travailler au cours des dernières années, en fait des propositions qui nous ont été, je dirais, imposées. Parce que dans les faits, il n'y a jamais eu de véritables consultations sinon que, je dirais, celles du BAPE il y a deux, trois ans.

D'ailleurs le BAPE, il y a deux, trois ans, dans sa sagesse, disait, puis on le cite à la page 12 de notre document, le petit paragraphe 11, il est clairement dit dans le rapport du BAPE:

1390 **Or, dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, le ministère des Transports indique déjà que le projet (boulevard urbain compromis MTQ – Ville de Montréal) n'améliorera les conditions de congestion routière que pour quelques années, moins de cinq ans.+*

1395 Ce n'est pas nous qui le dit, c'est le BAPE.

1400 **L'acceptabilité du projet ne tient qu'à l'amélioration du statu quo à court terme. À long terme, le projet est moins acceptable. Les parcs aménagés seront moins attrayants avec une rue Notre-Dame congestionnée. Il serait donc important de remplacer, dans la mesure du possible, l'usage de l'automobile par d'autres modes de transport.+*

Et j'ai été bien content d'entendre les deux derniers groupes intervenants ou même trois derniers groupes intervenants vous suggérer d'aller dans le même sens.

1405 Alors, pour nous, les propositions qui sont sur la table actuellement avec lesquelles on est obligés de travailler, c'est ni plus ni moins qu'une catastrophe urbaine. Ce qu'on souhaite, c'est qu'il y ait des investissements importants majeurs dans le transport en commun, de façon à

1410 ce qu'on puisse récupérer l'emprise de la rue Notre-Dame qui a été démolie, où on a évacué presque 8 000 personnes dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve en 72, on souhaiterait pouvoir récupérer ces emprises-là, reconstruire le long de ces emprises-là, en fait retransformer ou redonner à la rue Notre-Dame son aspect de rue, de façon à permettre une amélioration sensible et importante, et une réponse aux quatre objectifs et à la grande orientation que nous souhaitons dans l'application d'un plan d'urbanisme.

1415 Évidemment, une amélioration des investissements importants dans les transports en commun demande au ministère des Transports d'abandonner son projet d'autoroute, demande peut-être une remise en question aussi des infrastructures actuellement mises en place.

1420 Alors, en contrepartie, on se dit depuis le début, si le ministère des Transports tient absolument à son lien autoroutier entre la Souigny, c'est-à-dire la 25 et la 720 qui est l'autoroute Ville-Marie, ce qu'on souhaite, c'est qu'elle soit construite en autoroute en tunnel à grande profondeur de façon à dégager le quartier du trafic de transit, et ça à jamais, de façon à ce qu'on puisse récupérer le quartier et en faire un lieu où il est, comme on dit à la première page de notre mémoire, pour en faire une ville et un quartier qui appartient à ceux et celles qui la marchent.

1425 Je laisserai le soin à mon collègue, Daniel Vanier, de vous parler de recommandations plus fines.

LE PRÉSIDENT :

1430 Très bien, monsieur Robert. Monsieur Vanier, on vous écoute.

M. DANIEL VANIER :

1435 Bonsoir, monsieur le président, madame la commissaire, monsieur Beauchamp, monsieur le commissaire.

1440 Je voudrais en venir à quatre, cinq recommandations importantes qu'on a l'intérieur du mémoire, qui sont à la page 6, la recommandation 7, où on parle du programme de stratégie, du plan intégré de revitalisation urbaine, où on exprime qu'on est d'accord avec un genre de programme comme ça, avec un genre de plan intégré comme ça pour les arrondissements, entre autres, qui nous toucherait beaucoup dans Hochelaga-Maisonneuve.

1445 Cependant, on fait une recommandation pour que la Ville de Montréal s'assure d'une participation citoyenne pour l'élaboration du plan intégré de revitalisation urbaine dans chaque arrondissement. C'est-à-dire qu'en amont de faire ce plan-là, on aimerait qu'il y ait comme un genre de consultation publique, qu'il y ait un genre de concertation locale, mais en visant la population du quartier, pas seulement les organismes reconnus, mais également les citoyens et citoyennes qui vont avoir à vivre avec l'application de ce plan-là. Donc, ça, c'est un élément que
1450 je trouve qui est un petit peu nouveau dans le discours, à la page 6 de la recommandation 7.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Le problème, c'est que les pages que vous avez ne sont pas toujours les pages qu'on a.

1455

LE PRÉSIDENT :

Donnez-nous le numéro de la recommandation, tout simplement. Ça va aller mieux.

1460

M. DANIEL VANIER :

La recommandation 7.

LE PRÉSIDENT :

1465

C'est bien. Continuez, monsieur Vanier.

M. DANIEL VANIER :

1470

Ensuite de ça, il y a la recommandation 10. Tantôt, l'Association Habitat Montréal en a parlé, la question de la santé et des transports. On fait la recommandation suivante: avant de procéder à l'élaboration du Plan de transport de Montréal, la Ville de Montréal devra commander à un groupe d'experts indépendants, spécialistes en santé publique et environnementale, d'effectuer une étude d'impact sur la santé des populations riveraines des grands axes routiers de Montréal, dont la rue Notre-Dame.

1475

Tantôt, on vous a parlé d'une étude de la Direction de la santé publique. Effectivement, il y a des débuts de travaux qui se font de recherche scientifique auprès de la Direction de la santé publique, mais c'est des résultats qui sont préliminaires. Sur le plan scientifique, il faut faire attention, c'est des résultats préliminaires. Même, eux autres, ils sont assez prudents sur leur approche.

1480

Cependant, on pense qu'il devrait y avoir une grande étude panmontréalaise à ce sujet-là avant de procéder à l'élaboration, parce qu'il y a plusieurs patrons de circulation, il y a plusieurs choses qui pourraient être modifiées étant donné les résultats qu'on pourrait avoir.

1485

Puis les études scientifiques, c'est vrai qu'au cours des dernières années, il y a des études épidémiologiques qui tendent à démontrer un lien entre l'exposition aux polluants atmosphériques provenant de la circulation automobile et certaines maladies respiratoires des populations qui vivent à proximité de ces axes routiers là. Donc, ça, c'est un élément.

1490

Mais vous savez comment c'est en science, tout est contesté souvent. Donc, souvent, les gens vont dire: *Bien, la situation à Atlanta n'est pas pareille à celle de Montréal+, puis tout ça. Bon, donc, il faudrait peut-être pour une fois mettre l'élément.

1495

Les deux derniers points que je voudrais parler avec vous se retrouvent à la recommandation 45, à la fin, dans le chapitre 6: *autres préoccupations+. J'espère que je suis à la bonne page, 22.

1500 **LE PRÉSIDENT :**

Avec le numéro de la recommandation, ça va bien.

1505 **M. DANIEL VANIER :**

Donc, la recommandation 45, c'est qu'on constatait qu'il y avait une lacune majeure. Ça avait fait le sujet d'une de mes questions d'ailleurs à la période d'information, la question de la santé de la population montréalaise.

1510 Pour nous, la TAQHM, la santé devrait être au centre des préoccupations du Plan d'aménagement d'urbanisme, au centre. Pas un élément parmi tant d'autres, au centre. Et je me réfère au programme de *Ville en santé* en Europe de l'Organisation mondiale de la santé.

1515 J'ai un excellent bouquin, un guide *Healthy Urban Planning* de 99, de l'OMS. Je pourrais même le prêter à la commission parce que c'est un bouquin qui n'est pas facile à obtenir. Il faut aller sur la maison .com. Ce n'est pas évident. C'est trois semaines de délai, c'est un peu long.

1520 Mais il y a tous les éléments là-dedans, ils expliquent très bien les liens entre l'aménagement urbain et la santé. Ils donnent des clés. Toute l'expérience européenne est résumée un petit peu dans ce manuel-là, en tout cas une bonne partie de l'expérience européenne, où des villes européennes ont décidé de prendre ce choix-là, cette option-là.

1525 Et moi, je trouve que ce serait comme une orientation importante à faire qui suivrait le développement durable. Parce que les liens entre la santé et le développement durable se font très bien, ils le prouvent là-dedans, dans ce document-là, et l'agenda 21 aussi. Tout est interrelié. Et ça, ça pourrait permettre d'aller plus loin. Donc, c'est pour ça qu'on ajoutait l'objectif suivant: l'amélioration de la santé de l'ensemble des Montréalaises et des Montréalais.

Et le dernier...

1530

LE PRÉSIDENT :

Je vais vous demander de conclure avec ça, s'il vous plaît, monsieur Vanier.

1535 **M. DANIEL VANIER :**

Oui. La recommandation 46, c'est au cours des prochaines années, la Ville de Montréal devrait initier un programme visant à élaborer une carte des nuisances environnementales de

1540 chaque arrondissement, c'est-à-dire de faire une cartographie du bruit, d'identifier les sources de bruit fixes ou mobiles, les zones de risque technologique.

1545 J'ai posé une question sur les industries à risque technologique, il semblait qu'on n'était même pas au courant qu'il y avait deux réservoirs de gaz naturel liquéfié dans l'est de Montréal. Le Port de Montréal n'est même identifié dans le chapitre 7 comme une zone à risque technologique. Il y a pourtant le transport de matières dangereuses qui se fait là, il y a quand même des choses qui peuvent arriver.

1550 J'ai déjà vu une carte de la Direction de la santé publique identifier très comme il faut le site portuaire, le Port de Montréal, comme un site à risque technologique, donc avec l'Aéroport Dorval, Pierre-Elliott-Trudeau maintenant, mais en tout cas.

1555 Et là, il y aurait d'autres éléments aussi: les sources de pollution de l'air, la présence d'odeurs, etc. Donc, c'est tous ces éléments-là qui pourraient être mis dans ces cartes-là et qui pourraient servir d'outils de prévention et aussi d'outils d'aménagement urbain. Ça nous éviterait peut-être de faire certains débats et peut-être certaines dépenses.

1560 Je pense, entre autres, à tout le débat qu'il y a eu sur le futur hôpital, le Centre hospitalier universitaire de Montréal sur le site du garage de la STM, où là on a constaté que c'était 140 M\$ de décontamination de sol. Et dans le cas de la Notre-Dame, c'est un des facteurs importants, la décontamination des sols. En tout cas, selon une certaine évaluation, on parle au-dessus de 100 M\$.

LE PRÉSIDENT :

1565 Ça conclut votre présentation?

M. DANIEL VANIER :

1570 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1575 D'accord, merci.
Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1580 Oui, permettez, on a encore des divergences de pages, ce n'est pas grave. À la conclusion finale, vous avez des remarques, je voudrais savoir si c'est des remarques que vous adressez à la commission ou à un processus que vous voulez plus élargi.

1585 Parce que votre dernière conclusion, vous considérez que la population a été consultée sur le plan de l'organisme avec des procédures variées dans chacun des 27 arrondissements, qu'il y a eu des inégalités dans la consultation, que des groupes communautaires se sont dit lésés, etc.

Est-ce que vous visez la présente consultation ou le processus antérieur dans l'élaboration du chose. Je veux juste comprendre votre pensée.

1590 **M. DANIEL VANIER :**

Non. Ça visait le processus antérieur, qu'est-ce qui s'est passé dans chaque arrondissement.

1595 Nous, dans Hochelaga-Maisonneuve, on a vécu des portes ouvertes, ce n'est pas une consultation publique. Nous autres, on s'est fait faire le coup par le ministère des Transports sur Notre-Dame en plus. Donc, on est échaudés sur les portes ouvertes. On a appris que dans Plateau Mont-Royal, ils avaient eu une consultation vraiment en bonne et due forme, selon presque le principe de votre Office, mais faite par l'arrondissement.

1600 Et c'est pour ça qu'on en vient presque à conclure qu'on voudrait presque que l'Office revienne dans Hochelaga-Maisonneuve faire une consultation publique pour le Plan d'urbanisme, le chapitre de l'arrondissement. Parce qu'il y a eu trop de jeu, puis on veut qu'il y ait une procédure claire.

1605 Puis je pense qu'il devrait y avoir à l'intérieur du rapport une suggestion ou une proposition de votre part pour une procédure claire dans les arrondissements pour l'automne prochain, du moins, au moins ça.

1610 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

En tout cas, vous avez le droit de nous la donner, de nous la dire. Je ne sais pas si on la répétera, mais on a le droit de l'entendre.

1615 **M. NORMAND ROBERT :**

On l'a indiqué quelque part où on fait mention, entre autres, du rapport de la commission Tremblay à l'époque, du temps où monsieur Tremblay avait été nommé commissaire pour une

1620 commission d'étude sur le processus de consultation justement sur la question des plans d'urbanisme.

Et pour avoir participé à cette commission-là, pour avoir lu le rapport et l'avoir étudié avec les membres de la TAQHM, je vous avoue qu'on aurait souhaité largement que ça s'applique comme il avait été recommandé.

1625

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Dans la recommandation 47, pour ce qui est de la mise en oeuvre du Plan d'urbanisme, vous suggérez une commission citoyenne et une espèce d'examen de la mise en application à chaque trois ans. Donc, vous insistez beaucoup.

1630

Moi, j'ai ça à la recommandation 47. Il est à ma page 20. Ce n'est pas à votre page 20.

M. NORMAND ROBERT :

1635

À la page 25.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1640

Il y a deux recommandations 47.

M. DANIEL VANIER :

1645

Oui, c'est ça. C'est 48. On s'excuse, on a fait une erreur de numérotation.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Oui, la dernière, c'est 48. Mais là, je vous ramène à celle qui vient tout de suite après 46.

1650

M. NORMAND ROBERT :

La vraie 47.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1655

Alors que:

**Chaque conseil d'arrondissement devrait mettre en place un forum des citoyens et des organismes communautaires et économiques pour effectuer un bilan de la mise en application du Plan d'urbanisme à chaque trois ans.+*

1660

Donc, vous demandez une révision triennale et un processus par arrondissement.

M. NORMAND ROBERT :

1665

C'est ça.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1670

Ce qui veut dire que vous attachez beaucoup d'importance à la participation des citoyens à la mise en oeuvre et à l'évaluation de ce Plan d'urbanisme.

M. NORMAND ROBERT :

1675

En fait, c'est les citoyens qui vivent les quartiers, et si on veut s'assurer que les quartiers correspondent aux besoins et aussi puissent prendre les virages qui sont nécessaires au fur et à mesure que les technologies avancent, au fur et à mesure que la connaissance, la conscience aussi de l'environnement est appropriée par les citoyens qui y vivent, autant faire en sorte que les citoyens puissent avoir de la place pour y participer.

1680

Alors, on souhaite qu'il y ait des processus de consultation, des processus de participation citoyenne, qui fassent que les gens se sentent vraiment impliqués dans les processus d'aménagement et de réaménagement de leur coin. De cette façon-là, bien, ça permettrait autant à l'administration municipale d'être plus en lien, d'être plus connaissante, d'être plus au courant de ce que les citoyens veulent. Puis en même temps, bien, sentir aussi que les citoyens ont une prise ou en tout cas ont la possibilité d'intervenir et même d'influencer les décisions administratives.

1685

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1690

Vous savez que dans les questions qui ont été posées comme ça, la réponse qu'on a eue de la Ville, c'est qu'il y aurait un bilan annuel qui, lui, serait vérifié par une commission du conseil. Mais vous, vous demandez quelque chose de plus systématique et plus au niveau de l'arrondissement.

1695

M. NORMAND ROBERT :

Plus citoyenne, tout à fait.

1700

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Très bien.

M. DANIEL VANIER :

1705

Il y a un élément important que je voudrais apporter. C'est au niveau, l'automne dernier, au niveau local, il y a eu un atelier sur le Plan d'urbanisme de l'arrondissement, puis on s'est rendu compte entre représentants de certains organismes qui étaient assis dans un atelier qu'il y avait des recommandations, des résolutions qui avaient été prises pour le Plan d'urbanisme de Hochelaga-Maisonneuve qui n'avaient pas été appliquées et que ça datait de 92, et qu'il y avait eu des lacunes, qu'il n'y avait pas eu un suivi à ce moment-là.

1710

Donc, c'est pour ça qu'on en vient à cette idée d'avoir un suivi. À chaque trois ans, on trouve qu'on donne quand même un certain... l'arrondissement, l'administration de l'arrondissement peut à ce moment-là aller de l'avant avec certains projets, certaines choses et on peut déjà voir l'évolution.

1715

LE PRÉSIDENT :

1720

Madame Chauvin.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1725

Il y a plusieurs de vos recommandations qui touchent la participation citoyenne. Je regarde, par exemple, la 7:

Que la Ville s'assure d'une participation citoyenne pour l'élaboration du plan intégré.

Puis la 47:

1730

(...) un forum des citoyens et des organismes pour effectuer un bilan.

Est-ce qu'on peut penser que dans le fond, pour l'arrondissement, il pourrait y avoir un forum en continu?

1735

M. NORMAND ROBERT :

Je pense, en tout cas, toutes les formules qui permettraient à des citoyens de parler, de dire, de donner leur mot. En fait, si on avait des formules qui permettraient d'animer des milieux et permettre aux citoyens d'avoir une place facile en dehors et au-delà des partis politiques, au-delà des élections à tous les quatre ans ou cinq ans, je pense que ce serait idéal. Ça permettrait à tout le monde de se sentir à l'aise, puis en même temps permettre à la Ville de s'adapter au fur et à mesure que le temps avance et puis aussi que les conditions générales changent. C'est-à-dire que dans un quartier...

1745

Moi, quand je suis arrivé sur la rue où j'habite, en 82, c'était un coin où il y avait, je dirais, très majoritairement des personnes âgées. Il y avait une seule petite famille avec un bébé, puis

1750 c'était l'événement quand la mère sortait avec le bébé puis la poussette. Parce que mis à part ça, sur la rue, c'était calme et tranquille. Il n'y avait personne. Et là, au cours des dernières années, je vous dis, des jeunes familles, il y en a un tas. Des vieux, il n'y en presque plus. C'est ça, la ville change. La ville, elle vit aussi comme tout le monde. Alors, c'est ça. Puis j'imagine qu'à un moment donné, ces jeunes-là vont aussi vieillir.

1755 Alors, permettre que la Ville s'adapte. Puis il faut s'organiser pour avoir des processus de consultation intégrée de façon à ce que les gens puissent l'adapter au fur et à mesure des besoins. Parce que quand il y a des jeunes familles, évidemment les parcs autour, bien, ce n'est plus juste des bancs de parc que ça prend. Ça prend des bébelles, puis c'est ça. Puis quand c'est d'autres, bien, c'est ça, à un moment donné, ça prend des jeux de pétanque. Puis à un moment donné, oups! ça va être d'autres bébelles.

1760 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1765 Ce soir, c'est la soirée des jeunes comme a dit le président tout à l'heure; pour moi, c'est aussi la soirée sécurité. Puis j'aimerais ça avoir vos commentaires sur comment vous voyez l'amélioration de la sécurité de la vie urbaine. On parle de revitalisation urbaine intégrée. On parle de plusieurs choses. Vous parlez de la dynamique des populations – c'est un grand mot – dans le quartier. Avez-vous des commentaires généraux ou spécifiques sur...

1770 **M. NORMAND ROBERT :**

On a plusieurs recommandations à cet effet-là et je pense qu'il faut y aller, là, par des petits projets bien précis.

1775 On parle entre autres dans le mémoire du Praimont de Rouen, Praimont qui a été sauvegardée dans le dernier plan d'aménagement. À l'époque, j'étais dans le quartier et je m'occupais d'un centre d'éducation populaire. Il y avait quelques personnes autour d'un comité que j'animais qui souhaitaient l'abolition ou la disparition du petit parc industriel, de l'artère industrielle. Et finalement, je regarde aujourd'hui avec le travail qui a été fait à la TAQHM, ce que les gens demandent, ils souhaitent voir disparaître cet espace industriel là qui se trouve à briser une trame urbaine, une trame de quartier.

1780 C'est un espace, une espèce de *nowhere* qui fait que, je dirais principalement les femmes et les personnes âgées, passé 7 h le soir, n'y vont pas ou s'empêchent d'aller jusqu'au métro ou s'empêchent de marcher jusqu'au métro, autant pour les gens qui sont au nord s'empêchent de descendre vers le sud, parce que c'est un espace qui ne donne pas un aspect de sécurité, qui ne donne pas une ambiance sécuritaire suffisamment intéressante pour l'utiliser.

1790 Puis il y a aussi, quand il y a eu au cours des dernières années des constructions d'habitation dans ces allées-là, au bout de ces rues-là, il y a eu beaucoup de craintes de la part de beaucoup de personnes d'habiter dans ces lieux-là justement à cause de ce que ça avait comme impact. Alors, il faut regarder chacun... parce que les meilleures personnes les mieux

placées pour vous dire dans un quartier comment intervenir, où intervenir, c'est les personnes qui y vivent.

1795 Alors, les personnes qui restent le long de l'artère industrielle de Rouen sont, à mon sens, selon, en tout cas, du moins tous ceux que je connais, unanimes à dire qu'il faut se débarrasser des compagnies dans cet endroit-là.

1800 Les compagnies, dans Montréal, il y a des endroits pour les placer. On a le parc industriel Moreau, le parc industriel Dickson-l'Assomption. Je pense qu'il y a de la place là pour déménager et permettre à ces industries-là de se concentrer sans être trop loin des lieux de résidence, sans obliger les personnes de voyager énormément, mais en faisant en sorte de dégager les espaces d'habitation, puis en permettant d'avoir des quartiers qui sont un peu plus vivables et un peu plus sécuritaires.

1805 Il y avait aussi une autre recommandation. Puis il y avait le groupe qui est venu avant nous, qui vous parlait entre autres de l'accès du trottoir en commun. On a une recommandation qui dit d'augmenter le nombre de cubicules, c'est-à-dire de lier avec les stations de métro existantes. On ne demande pas de construire des métros supplémentaires. On a déjà dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve quatre sorties de métro, mais les quatre sorties sont comme pas mal au nord du quartier. Puis on a une artère commerciale le long de la rue Ontario qui pourrait très bien profiter du fait qu'il y a un métro. Alors, pourquoi ne pas créer des allées souterraines qui permettraient de se rendre au métro, qui permettraient d'augmenter l'utilisation du métro?

1815 Parce qu'on sait qu'une station de métro, ça y va par rayon d'utilisation. Dans un rayon de tant de mètres, il y a un pourcentage assez important de personnes qui l'utilisent. Et plus on va loin, moins il y a de personnes qui l'utilisent. Alors, si on augmente le nombre de cubicules, de sorties de métro pour joindre ces stations-là, évidemment on va augmenter l'utilisation de ces stations-là au total.

1820 Alors, je pense qu'on devrait y aller aussi dans ce sens-là. Je parle de Hochelaga-Maisonneuve, et j'imagine que ça doit être pareil partout.

M. DANIEL VANIER :

1825 Tantôt, un de mes collègues me faisait remarquer qu'au métro Frontenac, les fameuses tours d'habitation qui ont été construites, il n'y a pas d'accès souterrain ou même pas un sentier piétonnier pour les gens qui habitent dans ces résidences-là, dans ces tours d'habitation là pour aller au métro.

1830 **M. NORMAND ROBERT :**

Et ils sont plusieurs centaines.

1835 **M. DANIEL VANIER :**

1840 Ils sont isolés. Puis c'est vraiment des tours immenses. C'est un développement à la torontoise, comme on peut appeler, qui s'est fait. C'est vraiment une densification un peu trop forte. Mais on n'a même pas prévu de passage souterrain pour que les gens puissent accéder de la tour au métro, ou même pas un sentier piétonnier à l'extérieur. Ça, c'est des choses qui sont un peu contradictoires.

LE PRÉSIDENT :

1845 Excusez-moi. Ça va. Je pense que votre point est fait.

Madame Chauvin.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1850 Vous avez axé surtout, vous avez extrait de vos 48 recommandations celle qui avait trait à la santé, entre autres. Avez-vous des commentaires particuliers sur le plan de l'environnement?

M. DANIEL VANIER :

1855 Sur le plan de l'environnement, c'est sûr qu'au niveau du plan de l'environnement, nous autres, on est très concernés, parce qu'on est un ancien quartier industriel où il y avait de l'industrie lourde. Or, on a l'héritage de ça, donc des sols contaminés.

1860 On a actuellement dans l'arrondissement Hochelaga-Maisonneuve-Mercier, on a des axes routiers importants. On a l'autoroute 25, on a le boulevard Pie-IX, on a la Notre-Dame. Donc, de la pollution de l'air, t'en veux-tu, on en a. Donc, il y a des sources de pollution importantes.

1865 Et le bruit est quand même, dans certaines zones, assez élevé. Entre autres, à la bordure de la rue Notre-Dame, c'est fréquemment 70, 72 décibels. Et quand il y a un passage d'un camion lourd, bien, là, un camion remorque, on monte dans le 80 décibels facilement.

Donc, il y a des problèmes importants pour les populations riveraines et c'est pour ça qu'on a recommandé une étude plus complète sur la santé au niveau des populations riveraines.

1870 Et aussi, notre quartier a encore quelques industries quand même dans notre secteur et ces industries-là, on peut même retrouver leur source d'émissions sur Internet à l'inventaire national des rejets de polluants d'Environnement Canada. Entre autres, il y a Sucre Lantic qui a des rejets qui sont notés là, la minotterie ADM, l'Allemand qui fait des levures pour la bière, tout ça, donc pour la bière et champagne, entre autres. C'est ça. On a quand même notre lot d'industries aussi encore.

M. NORMAND ROBERT :

1880 Puis il faut dire, je pense qu'au niveau de la santé, le quartier Hochelaga-Maisonneuve
 est un quartier où il y a une concentration très importante de personnes qui ont des problèmes
 pulmonaires et cardiovasculaires, si importante qu'on est un laboratoire pour le CLSC, la
 Direction de la santé publique et certaines compagnies pharmaceutiques qui utilisent – je prends le
 mot utiliser et ce n'est pas un jeu de mots – qui utilisent le bassin de population qui est stable,
 1885 parce que les gens d'Hochelaga-Maisonneuve déménagent peu ou, quand ils déménagent, c'est
 toujours dans le quartier compte tenu des liens familiaux ou d'amis, etc., puis la culture, utilisent
 les gens pour faire des tests sur des médicaments, faire du suivi de développement au niveau de
 la santé pulmonaire. En fait, je vous dirais, principalement à cause du fait que depuis 72
 1890 principalement, le quartier Hochelaga-Maisonneuve sert d'éponge pour le trafic de transit entre la
 25 et la 720, le trafic de transit tue et tue à tous les jours.

Alors, il faut régler, il faut que le Plan d'urbanisme que vous êtes en train de concocter
 puisse permettre d'améliorer la qualité de vie, avoir une influence directe sur la santé pour qu'on
 puisse diminuer le nombre de personnes et principalement le nombre d'enfants qui meurent à
 1895 chaque année à cause des problèmes de santé liés principalement, pour nous, à la question de
 l'automobile.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1900 Est-ce qu'il y a une raison pour laquelle vous avez recommandé qu'il y ait de la
 construction d'habitation dans ce qui est maintenant dégagé par la démolition de logements au
 début des années 70? J'aurais pensé que vous nous auriez proposé qu'on utilise cet espace-là
 pour faire un écran végétal.

1905 **M. NORMAND ROBERT :**

En fait, on nous a déjà proposé l'écran végétal. On a déjà installé l'écran végétal. Et ce
 que ça a donné comme impact, l'écran végétal, ça a donné une augmentation du double de
 circulation qu'il y avait à l'époque.

1910 Alors, pour nous, on a cessé de croire aux miracles. On a cessé de prétendre que tout
 autre aménagement qui serait temporaire et qui ne permettrait pas de reconstruire à aller jusqu'à la
 rue Notre-Dame, pour imposer que la rue Notre-Dame redevienne une rue comme elle était à
 l'époque, on n'obligerait pas les administrations publiques d'appliquer des mesures pour permettre
 1915 de diminuer la quantité de trafic qui passe là, pour permettre finalement que le quartier soit plus
 vivable. Alors, il faut construire jusqu'au plus loin de la rue Notre-Dame. Il faut que la rue Notre-
 Dame redevienne une rue, puis qu'on fasse en sorte qu'on puisse mieux vivre dans le quartier.

M. DANIEL VANIER :

1920

Dans les années 1980, le ministère des Transports est intervenu sur la rue Notre-Dame. Il y a eu une partie de l'emprise qui a été reprise, où on a continué les logements sociaux, des HLM, en bordure, un peu plus sur le bord avec des tourne-bridges et on avait prévu la piste cyclable. En 92, on appelait ça le parc linéaire avec la piste cyclable.

1925

La butte qui est là, c'est une butte antibruit avec quelques arbres pour enjoliver aussi la piste cyclable. Et cette butte antibruit là n'a aucune efficacité. Et ça, il faudrait mettre presque un mur de végétation d'à peu près 100 mètres. Et là, on a juste 30 mètres de jeu à peu près, et 20 à 30 mètres. Des fois, à des places, c'est moins que ça. On n'a vraiment plus de jeu. Et c'est ça qui est un petit peu aberrant.

1930

La seule condition qui serait acceptable, c'est de diminuer le trafic sur la Notre-Dame. Et c'est sûr que si on veut implanter par la suite des résidences, il va falloir que cette condition-là soit respectée. Donc, il y a un travail important à faire. Et je pense que dans le mémoire, on démontre très bien que l'est de Montréal est mal desservi par les transports collectifs. On n'a pas de ligne de train urbain entre le centre-ville et la couronne est et l'est de notre ville. C'est injustifiable pour nous autres, il y a un travail à faire là-dessus.

1935

Puis on a trouvé aussi que les réponses de la Ville de Montréal, à l'audience du 31 mai, étaient plus ou moins vagues. C'était des mesures préférentielles, potentielles. On n'a pas vu de volonté vraiment de vouloir changer les choses. On parlait même de partager la clientèle entre le train et l'autobus.

1940

Non, nous autres, c'est de développer de nouveaux marchés. Puis on le dit clairement. Il faut développer, il faut avoir une approche agressive, développer de nouveaux marchés pour le transport collectif dans l'est. C'est ça qui est notre priorité.

1945

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1950

C'est clair.

M. DANIEL VANIER :

Oui.

1955

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Merci beaucoup.

1960

LE PRÉSIDENT :

Merci, messieurs.

1965 Alors, nous allons prendre une pause de dix minutes et nous reviendrons ensuite avec les autres personnes qui sont inscrites à notre ordre du jour.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

REPRISE DE LA SÉANCE

1970

LE PRÉSIDENT :

1975 Alors, la commission va reprendre. Nous allons recevoir maintenant madame Nicole Fournier. Bonjour, madame Fournier. Alors, vous avez fait parvenir un document à la commission, on en a pris connaissance, mais je vous laisse nous présenter l'essentiel.

Mme NICOLE FOURNIER :

1980 Oui. Et j'ai envoyé une révision lundi matin. Je ne sais pas si vous l'avez reçue?

LE PRÉSIDENT :

Voulez-vous approcher le micro, s'il vous plaît?

1985 **Mme NICOLE FOURNIER :**

Oui. J'ai envoyé une révision lundi. Vous l'avez reçue?

LE PRÉSIDENT :

1990

Oui.

Mme NICOLE FOURNIER :

1995 D'accord. Bien, moi, je vais essayer d'être brève. Moi, je suis artiste depuis 1987. Et depuis 1999, je m'intéresse beaucoup aux relations entre la santé, l'environnement et la nourriture, avec un regard particulier sur l'agriculture.

2000 Mon intérêt pour le Plan d'urbanisme, c'est l'agriculture en ville. Alors, c'est une idée peut-être pour certains assez *flyée*, mais moi, je crois que, surtout avec certaines réalités, comme à Senneville avec qu'est-ce que Alison Hackney a présenté, Équiterre, que ce serait possible d'avoir une agriculture de petites fermes, petites fermes biologiques, écologiques. Et d'habitude, des agriculteurs, agricultrices dans ces fermes-là, c'est des gens qui ont des valeurs qui sont vraiment basées sur la santé et le soin de la terre, de l'environnement, des interconnexions entre nous et notre relation dans l'environnement dit écologique.

2005

2010 Alors, dans mon mémoire, le premier temps, c'était plutôt une expression sans structure. Et par après, j'ai plus structuré avec les avantages de promouvoir l'agriculture en ville pour les Montréalaises, Montréalais et l'environnement. Et j'ajouterais aussi pour, disons, global aussi. On fait notre petit pas ici et ça affecte le tout globalement.

Je ne sais pas si je devrais faire la liste des avantages pour vous ou...

2015 **LE PRÉSIDENT :**

Je pense qu'on a pris connaissance de ça. C'est surtout les recommandations spécifiques que vous faites, qui nous intéressent, madame Fournier.

2020 **Mme NICOLE FOURNIER :**

D'accord. Dans le genre de comment on pourrait faire ça?

LE PRÉSIDENT :

2025 Oui, à quel endroit et qu'est-ce que vous avez en tête comme agriculture en ville.

Mme NICOLE FOURNIER :

2030 O.K. Alors, moi, c'est surtout l'idée d'agriculture de petites fermes, que ça reste petit, que ça continue l'idée d'Équiterre, qui ont déjà un réseau avec des fermes qui sont plus... pas sur l'île de Montréal, mais il y en a, mais je ne suis pas sûre combien, mais je sais qu'il y en a à Senneville. Ça pourrait être gros, c'est quelque chose qu'il faudrait développer.

2035 C'est aussi comment, moi, je propose, il y a une sensibilisation à faire. Il y a de l'éducation à faire. Au niveau des avantages que j'ai listés, aussi d'éduquer, sensibiliser à l'agriculture au Québec, la situation de monoculture industrielle, puis les aspects négatifs qu'il y a sur l'environnement et sur la santé au niveau des pesticides, et l'effet de serre que ça fait, ça contribue globalement.

2040 Et encore sensibiliser, faire l'éducation, de reconnecter les gens à l'horticulture, l'agriculture. On pense toujours aux plantes, un beau jardin, un beau gazon, mais je pense qu'on a besoin de prendre conscience, un genre de prise de conscience que les plantes, c'est plus que ça. Je veux dire, c'est ça, oui, mais c'est plus que ça; c'est notre alimentation.

2045 Et aussi, je suggère, ça pourrait se faire par la culture, les arts, les campagnes, que ça soi relié au biodôme ou l'insectarium. J'ai vu une affiche qui parlait des - je ne sais pas c'est quoi encore - termites, je pense. Mais par les insectes, je veux dire, il y a des insectes dans les terres fertiles, dans l'agriculture biologique. Il n'y en a plus dans l'agriculture industrielle qui est basée sur les profits et ainsi de suite.

2050

Alors, je veux dire, ça, c'est des manières de conscientiser le public à juste se rendre compte qu'il y a des avantages à avoir des petites fermes biologiques. C'est bon pour notre santé et c'est relié à la prévention des maladies. C'est un lien direct avec la ferme. C'est un peu renouer avec la source de notre alimentation.

2055

Alors, il faudrait bien soutenir peut-être un peu des organismes comme Équiterre. Mais je trouve, ils sont en croissance, c'est des bonnes nouvelles. Alors, il y a juste peut-être plus mettre l'emphase sur qu'est-ce qu'ils font déjà. Et c'est ça.

2060

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Juste une petite question rapidement. Est-ce que vous êtes directement ou indirectement impliquée dans des activités à caractère agricole ou...

2065

Mme NICOLE FOURNIER :

Oui, depuis 99. Maintenant, je travaille avec la ferme chez Alison Hackney et je fais des oeuvres artistiques dans des milieux agricoles ou des champs. C'est devenu plus agricole. Alors, c'est un peu mon art. Il est directement relié à certains lieux. Et aussi, je suis en contact avec le CadetRoussel, une autre ferme, la première ferme biologique au Québec, 1973, qui, eux, essaient de continuer qu'est-ce qu'ils font. Alors, oui, je suis...

2070

LE PRÉSIDENT :

2075

D'accord, ça répond à ma question. Madame Chauvin.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2080

Je pense que votre position est très claire en ce qui concerne la promotion et le développement de l'agriculture biologique dans le contexte du Plan d'urbanisme. J'aimerais ça vous entendre sur ce que j'appellerais des à-côtés.

2085

Parce qu'il a été quand même question des jardins communautaires à Montréal qui sont dispersés dans le territoire de façon, je dirais, variables, des fois dans des quartiers qui ne sont peut-être pas l'idéal pour faire ce qu'on appelle de l'agriculture, et aussi, on nous a parlé de la possibilité d'encourager l'aménagement de toits verts qui pourraient être utilisés comme jardins potagers.

2090

J'aimerais profiter de votre expérience en agriculture pour me parler du potentiel de ces volets-là sur les jardins communautaires pour une alimentation saine sans transport longue distance, etc., et les toits verts pour faire aussi des jardins potagers.

Mme NICOLE FOURNIER :

2095 Moi, je pense que c'est fantastique ces choses-là, que ça continue. Les toits verts, je pense que c'est aussi une solution.

2100 Mais la raison que je vise sur l'agriculture, c'est qu'il n'y a pas tout le monde qui a le désir et le temps de s'occuper d'un potager ou le désir d'aller faire du jardinage. Mais ils aiment ça, par exemple une famille ou un couple, aller visiter une ferme, supporter une ferme, acheter directement de la ferme, connaître le fermier, connaître les pommes de terre ou les carottes qui poussent. C'est absolument merveilleux de voir ça.

2105 Et les enfants, ça leur donne... aussi, je vois au niveau des enfants, adolescents et les problèmes de jeunes, la manière qu'il y a une raison d'être. Puis après ça, ils peuvent bâtir de ça puis voir autre chose. Alors, ça répond à des questions sociales. À Cap-Saint-Jacques, c'est une place où ils engagent des jeunes qui ont eu des problèmes de drogue ou des problèmes sociaux, puis vraiment ça nourrit, ça guérit, puis ça répare. Puis là, ils évoluent.

2110 Alors, je trouve qu'il y a des affaires qui sont difficiles de mettre en mots, mais il y a toutes sortes d'avantages à ce niveau-là.

2115 Alors, pour répondre à votre question, je pense que les jardins communautaires, les jardins sur les toits, c'est excellent. Ça, c'est à continuer. Mais l'agriculture, c'est une autre chose, que ce n'est pas juste les légumes non plus; ça peut être des vaches, des poules. Il y a toute une organisation, autant que ça reste petit, qu'on peut prendre soin de tous les éléments interreliés.

2120 C'est pour ça que je vise surtout pour aller dans une direction plus petite et comparativement à quelque chose de plus global, grand, gros comme l'agriculture industrielle qui existe. Je veux dire, si tu vas dans les Cantons-de-l'Est, il y a le maïs puis le soya, puis c'est juste ça, puis ça fait de la pollution en masse. Je pense peut-être que vous le savez déjà, je ne sais pas si je devrais aller en détail, mais, je veux dire, c'est un peu aller contre-courant à ça, quoique... en tout cas, ça, c'est une autre... c'est un peu ça mon idée. C'est un pas dans cette direction-là.

2125

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2130 Si je comprends bien, vous êtes en accord avec la proposition du plan qui est de confirmer le périmètre de la zone agricole permanente sur l'île. Dans le Plan d'urbanisme, la version qui est en consultation publique, il est proposé de confirmer le périmètre de la zone agricole permanente dans l'ouest de l'île.

Mme NICOLE FOURNIER :

2135

Oui.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2140 Vous êtes en faveur de ça.

Mme NICOLE FOURNIER :

2145 Oui, de vraiment le protéger et un peu de le faire valoir, valoriser par le public, de dire...

Regarde, moi, je vis à Saint-Laurent et j'ai vu les terres agricoles s'en aller. Là, c'est un parc industriel. J'ai connu des fermes, j'ai connu quand j'étais petite les fermiers. Puis c'est vraiment triste qu'est-ce qui se passe. Et même où ma maison est située, c'était des terres agricoles. Je veux dire, les terres sont riches. Il y a un beau jardin, mais je veux dire, je ne sais pas s'il n'y a rien à faire. À Saint-Laurent, c'est déjà fait. Mais si on peut le faire ailleurs, qu'on le fasse vite. Parce que sinon, ça va être, comment en français le mot *urban sprawl*, tu sais, on arrache tout, puis ça finit là.

2155 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2160 Merci beaucoup, madame.

Mme NICOLE FOURNIER :

Bienvenue.

2165

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'appelle maintenant monsieur Brian Maged.

2170 **Mr. BRIAN MAGED :**

In English or in French?

LE PRÉSIDENT :

2175

Comme vous voulez, monsieur.

Mr. BRIAN MAGED :

2180 Okay. Maged.

THE CHAIRMAN :

2185 Maged?

Mr. BRIAN MAGED :

Yes.

2190 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Mr. BRIAN MAGED :

2195

Okay. I've lived in this city all my life. I was born right up on the mountain, the Royal Victoria Hospital. And I participated in the proposals for urban development back around 1970, 1971, at which time I proposed - I came there and they were talking about cars and I used to ride my bicycle around - *So, wouldn't it be good to have some bicycles?+ So, that was the first places in the...

2200

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :

Could you speak louder please, sir?

2205

Mr. BRIAN MAGED :

That was the first time that bicycles were introduced into the planning concepts for the island.

2210

Over the years, I've done a lot of work with different kinds of... the City Parks and Recreation Department. We had parades and we had festivals, a few things. And so I've done a lot of historical research in a lot of artistic things. And I've been very interested in seeing the development of attractions within the whole city. Unfortunately, we've lost most of the other cities, I wrote this up, before the referendum and so I don't know if it applies much to the existing city, because I was thinking in terms of all the cities on the West Island and all the kind of things you could expand upon and do with a larger city. And unfortunately, we've lost those cities.

2215

THE CHAIRMAN :

2220

Well, they're still covered by the Urban Plan.

Mr. BRIAN MAGED :

2225 Oh! So, this plan, it's not just Montreal and... it goes for the whole ...

THE CHAIRMAN :

2230 Hopefully, it will continue to apply to the whole.

Mr. BRIAN MAGED :

2235 Hopefully, it will continue to apply? Okay. So, then this still holds. Then the idea can still holds that. So, I feel that there should be something dealing, because I remember, in the first plan, there was the industrial areas and the transportation, and we talked about the residential areas, things like that. And in that plan, there wasn't... and I don't think there's anything that concentrates on attractions in the city, the entertainment areas, because we're looking at the city as a whole.

2240 And also there's different cities and there's different boroughs within cities and so on. Is there some kind of a plan that looks at the development of attraction areas, sites within the context of the whole Urban Plan?

THE CHAIRMAN :

2245 You are asking a question?

Mr. BRIAN MAGED :

2250 I'm asking a question.

THE CHAIRMAN :

2255 Well, I'm sorry, that was in the information period.

Mr. BRIAN MAGED :

Okay! Okay.

2260 **THE CHAIRMAN :**

We're here, you know, on what you suggest, sir.

Mr. BRIAN MAGED :

2265

Okay. So, I'm suggesting that there be a section for dealing with attractions, because I'm trying to develop attractions in the city. And what happens, my experience has been that we've gone to the City and asked for some funds. When they sold La Ronde, for example, we gave them the permission for the City to do it, because it belonged to the City of Montreal, but there was an interesting developer. Then there was some money available.

2270

And in Côte-des-Neiges, which is now a borough, we wanted some money to do something there. We were told, *You have to approach the City very specifically like everybody else.+ And then what happens is when the mayor gets an idea and has some friends, he goes out and doesn't approach the same as everybody else. He just does what he wants. So that, therefore, there's sort of conflicts of interest and there should be some kind of group that's dealing this and analyzing situations of these attractions and how they're planned. They tell people one thing and then they go out and do something else. So ...

2275

2280

THE CHAIRMAN :

Could I ask you perhaps to tell us what kind of attractions or features you would like to see developed in Montreal of that nature?

2285

Mr. BRIAN MAGED :

Well, several different types, generally would be a place that would permit people to have their own attractions. And the economics is somewhat different, because concentration is more on presentation rather than the commercial aspect. That's why it's different in the commercial area.

2290

It's more like a sort of a charitable area. We have a synagogue, a church or whatever, so that the community or a congregation of people can get together. And they can display as they did in the 25th anniversary of Montreal some of their history, information. So, you have your... I finally talked to various immigrants and people who come from other places in the world that, in their cities, there's a lot of monuments and things that relate to people in the neighborhoods and people in their communities.

2295

And we're sort of lacking the... when you're going into the other boroughs, there's just a total lack of any kind of... these kinds of symbols, you know? So, that's what I'm saying. I don't know, this wasn't copied, I guess...

2300

THE CHAIRMAN :

2305

We've got a copy of the outline of what you were supposed to tell us.

Mr. BRIAN MAGED :

2310 You've got a copy. So that you could have places for expressions of... well, genealogical or families in a community or... and so on. You could have a major genealogical museum in the neighborhood that would be kind of essential. Just like libraries, you have the central library and then you have the branch libraries. So, in any thematic thing that you're interested in, you would centralize and also decentralize.

2315 So, the one that I call *condomuseum+ would be a place where you could buy your own space in a kind of public kind of place where people could then go there and just appreciate it for information purposes, not necessarily in commercial.

2320 There's been a lot of reaction to the consumer world. I know the consumer world is necessary for some elements of... people in society with different economic stratas, because they have to make an income out of what they're doing. And since they have to make an income, it seems that if the economy should be such that it permits them to make some money out of what they're doing, or selling, or exhibiting rather than out of paying rents for the streets space and so on which is happening in a lot of sections of the city. A lot of people come to Montreal, are relatively wealthy and they buy souvenirs, and other things, and they enjoy themselves because it's a very friendly atmosphere. And the City is capable of living that way, because people come to its peaceful atmosphere from all over the world.

2330 A lot of other local residents need sources of income, have to generate kind of festival conditions and other things. And so I think that there's a need for some kind of gradation of the economy that would permit the use of space in this kind of manner. And so that's one kind ...

THE CHAIRMAN :

2335 I'll ask you to summarize and conclude please.

Mr. BRIAN MAGED :

2340 Okay. The other thing is also the need for places where people in the community could get together without being associated with a specific church, or a secular community, or something. These would be political places which we're seeing like... in New York City, as it was developing, they had federal halls in different places where people would meet and discuss things.

2345 I know when the communities get together and you have community councils and things, they sort of meet in all kinds of places like this one is meeting. And we don't have... it's not a bad space, but specific places where things like this can go on, where we can have the meetings, where people can come there all the time and discuss things in a democratic way, you know. And there's a kind of... something that should be expanded, I feel. So, these are different kinds of building structures that could be added into the planning process.

2350

THE CHAIRMAN :

Tell me, do you suggest that we use existing buildings for these purposes or build new ones?

2355

Mr. BRIAN MAGED :

That would have to be discussed. Myself I'd prefer new ones, I think, but sometimes could be used, convert them, it would have to be discussed and decided upon.

2360

THE CHAIRMAN :

Right.

Monsieur Beauchamp, vous avez des questions?

2365

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Ça va.

2370

LE PRÉSIDENT :

Madame Chauvin?

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :

2375

I'm just trying to understand your proposal. And I know that for a couple of years now, and I believe that I'm right, but I could be not 100 % right, the boroughs or former cities of Verdun, LaSalle and Lachine used to group together in the summer to organize a week of paintings on the river. Is that the kind of activities that you would like to see in the Urban Plan? Is that what I understand? This is just one example of a collective artistic grouping of people. Is that what you're thinking? One of the elements you're thinking about?

2380

Mr. BRIAN MAGED :

The types of things, that would depend on the people who are doing it. It's not up to me to decide exactly what types of things. I'm interested in something that would examine all the types of attractions. There are different ways that communities could get together. It's not being considered as I'm trying to express it here.

2385

There's an infinite number of things that are not being designed now. And the City, to give you another example, let's say, have a street like Saint-Hubert Street, there's no central space where people all year-around could get into a kind of something that would represent the whole street, like what there is at Complexe Desjardins, a general space that would be heated, et caetera, where various people could come in and there could be events. That could be on any *rue*

2390

2395 *principale* designed with maybe a glass facade on it. And it would feel part of... or various other ways of integrating it so that it feels part of the whole street and that people are aware of it.

2400 The Maison de la Culture sometimes functions like that, but usually they're more insular and interiorized. The nature of the space should somehow bring together the street rather than being independent.

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :

Thank you.

2405

THE CHAIRMAN :

Thank you, sir.

2410 **Mr. ANDRÉ BEAUCHAMP, Commissioner :**

Thank you.

LE PRÉSIDENT :

2415

Alors, j'appelle maintenant madame Kristin Kopra.

Mme KRISTIN KOPRA :

2420

Alors, bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, Madame.

2425

Mme KRISTIN KOPRA :

Bonsoir. En ce moment, j'apprends le français, mais c'est lentement. So, I will speak in English just so I can better express myself.

2430

THE CHAIRMAN :

Please do. And since you deposited your paper, I would like you to really summarize it as briefly as possible.

2435

Mrs. KRISTIN KOPRA :

2440 Okay. So, my name is Kristin Kopra and I have recently moved to Montreal. I guess I've been here for about nine months. My background is in environmental studies and conservation and so my interest in the Urban Plan revolves primarily around healthy environments and around the public transportation section of the plan.

2445 The issue I wanted to introduce first was cycling. I do not own a car here and that is a choice I have made. I commute everywhere on my bike and I do use the extensive system of bike paths that are already available in Montreal, but I also end up using busy thoroughfares such as Sherbrooke, Jean-Talon, Parc often.

2450 I have commuted in different cities for years. I was a bike courier for a year. So, I'm fairly used to riding in severe traffic conditions such as that, probably more so maybe than most people. But even with this additional experience, I find these routes to be fairly stressful to ride, constantly dodging the usual car doors and potholes, etc.

2455 So, looking at the map for proposed new bicycle routes, I very much like and want to show support for the new routes that are being proposed. The one along Cavendish, that runs north-south, I think is an excellent idea. What I did notice about the map for all of the bike routes was that there is a noticeable gap, and I know this from... I live in NDG on Décarie Boulevard and often I end up going over to Saint-Laurent or Saint-Denis via Jean-Talon if I'm up in that part. Between the perimeter bike path near Gouin and, say, Maisonneuve, there are no east-west routes to connect up this.

2460 So, if we're building this north-south route on Cavendish, I think that it would increase the utility to commuters, if you're wanting to get more people to be commuting on bicycle from that area, to actually have a route that connects up with, without having to have people go all the way down to Gouin or to Maisonneuve, if, say, you live in Hampstead or, say, you live Jean-Talon West, to have a bike route going across.

2470 So, one of my proposition was as I said, I end up using Jean-Talon quite often, it's wide road between the end of it at the Hippodrome and, say, Saint-Laurent, so there's, I think, plenty of space there that very easily a bike lane could be put in there. And that way, it would, as I said, make the Cavendish route potentially... you would have to find some little route along Van Horne to get actually over to Jean-Talon from Cavendish, because it cuts off there at the Hippodrome. But you could have a route doing that that would, I think, allow people to get to northern parts of Saint-Laurent, Saint-Denis, Parc, all of those places. So, that was one of the considerations I was offering.

2475 The other, the bike lane on Maisonneuve, several people that I ride with, myself included when I first got here, there is but one little white sign that signals the end of where the path runs out and you are then in head-on traffic coming on Maisonneuve. Head-on traffic, so it comes...

2480 you know, it's heading to the city from NDG. And then there's a little sign and, if you miss it and you don't know that Maisonneuve is the one they're coming straight on, you're out of luck.

2485 So, I would perhaps put out there for consideration that maybe just a more visible sign be put. And I think in the Urban Plan too there is talk of extending that De Maisonneuve bike route into the center of town, I think is an excellent idea. I mean you could easily have it. I don't know if we would go down to Sainte-Catherine or what they're thinking of at this point, but extending that would be a good idea, I think.

2490 I voice my support for the proposed route on what appears to be Parc, Saint-Laurent, a north-south route that is taking off from Notre-Dame down by the water.

And then the last thing I guess being in regards to bicycling - and I noticed that this is mentioned several times in the Urban Plan - is more parking for bicycles downtown, because more often than not, I end up locking it to a parking meter or something. So, that was it for bicycling.

2495 Public Transportation. I support the City's commitment to reducing car traffic by supporting public transportation. I wanted to know, there was not anything that I could find that was alluding to any consideration of bike racks on the front of buses and I don't know if this has been a plan or, you know, considered as part of this plan prior, but I know that it has and is increasingly becoming a more utilized way of allowing people to get their bikes around, especially in places where...

2500 I mean such as here, you can't take your bike on the metro during rush-hour traffic. So, that automatically excludes anyone who actually would like to sort of, you know, use a mishmash of ways to get to work that does not include taking their car. And understandably so, you don't want them on the metro in rush-hour traffic, but bike racks on the front of buses, it's not taking up human space, it's allowing people to potentially, you know, ride the bus from, say, Pointe-Claire with their bike and then use their bike to actually get around downtown, which seems as if it makes sense to me.

2510 My other comment on the Urban Plan was that I also did not read any sort of consideration and I was not able to come to the information session, so I don't know if this was maybe covered. But in the Urban Plan, I did not read anything about considerations of additional pedestrian only corridors in the center of the city.

2515 This has been successful again in other ... well, lots of European cities, but other North-American cities where initially they have found, there have been several studies done that have found initially the businesses, you know, oppose this, *We're not going to have the traffic that we normally get in here and this will be bad economically.+ But they have found on longer term in several of these places that the businesses have benefitted from it and that business people have actually been quite happy with the outcome of it, because people are walking. You know, because, number 1, you have this much nicer atmosphere of, you know, people sort of strolling along. If people are strolling, so they're perhaps more inclined to come into your store and buy something.

2520

2525 So, the consideration of pedestrian only corridor, I don't know if that has been considered
or not. And ...

THE CHAIRMAN :

2530 I'm sorry to interrupt you.

Mrs. KRISTIN KOPRA :

Yes.

2535 **THE CHAIRMAN :**

Just to tell you that if you want to have a more complete image of what has been going on
in the information sessions, all the transcripts are available on the Web site.

2540 **Mrs. KRISTIN KOPRA :**

Okay.

THE CHAIRMAN :

2545 So, you can find your information there.

Mrs. KRISTIN KOPRA :

2550 Okay, yes. I just wasn't sure. I was assuming that it... I read the Urban Plan fairly
thoroughly. So, I wasn't sure if there was something said at the information sessions that wasn't in
the plan, but I didn't pick up on any pedestrian only corridor considerations.

2555 So, next, I wanted to address the wording found in objective 19 under *Healthy
Environments+ and this is, *Support the rehabilitation of contaminated sites+. And this is more of
a wording issue that I have with this and it stems pretty much from my ecological studies
background.

2560 But the objective begins by stating:

**... the impacts of soil contamination in Montreal are primarily economic and financial ...+*

2565 and I realize that this is sort of not something that we would maybe think of right off the bat
as a... what I think is a poor word choice, but I think that that the statement tends to be a bit
misleading and significant of two larger problems.

2570 And the first is compartmentalization of different parts of ecosystems. So that soil contamination very much does have ecological effects on the water surrounding us, has human health effects that is addressed a bit in the sense that, in this objective, they're talking about if you're developing residential areas on these places, that there has to be sufficient rehabilitation before this happens.

2575 But I think that the wording could be done in a way that more clearly recognizes an understanding of, a), the connectivity of soils to surrounding bodies of water, to, you know, other parts of the earth and also to human health specifically.

And last but not least, I wanted to voice my support for the City's idea of planting trees as a possible way of mitigating noise in areas that are unduly affected.

2580 And I wanted to connect this with the specific plan for the Côte-des-Neiges/NDG area. As I said, I live on Décarie Boulevard and end up biking a lot on Décarie Boulevard. And in the plan, they do talk about wanting to make this more pedestrian and bike friendly. And I think that there would potentially be a possibility of putting in a tree corridor actually on Décarie Boulevard.

2585 You know, possible ideas that I had was to either take out the roadside parking on Décarie Boulevard, which is actually quite dangerous anyways, I've seen several accidents nearly occur there. I've been whacked by doors left and right there which is not again an uncommon thing riding the city, but it's a road where people drive fast.

2590 People are getting on and off the freeway, parking right on that. I mean you could potentially have parking on the streets that run perpendicular to it, move the lanes over and have a tree corridor which would have the benefits of potentially making the strip a more pleasing place to walk and cycle on, reducing noise from the expressway and reducing air pollution in the area. That was it.

2595 **THE CHAIRMAN :**

Very well. Thank you very much, Mrs. Kopra.

2600 **Mrs. KRISTIN KOPRA :**

Yes.

2605 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Beauchamp? Madame Chauvin?

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :

2610 I found rather amusing that you propose that a cycling path be arranged on Jean-Talon which is traditionally a car dealers and car repair shops.

2615 You mentioned that the proposal of a bike route on De Maisonneuve would also be appropriate. We've had a variety of opinions on the choice of De Maisonneuve as an east-west cycle path south of the mountain. Since you seem to be a frequent bike use, I don't know if you've ridden a lot the south of the mountain, but do you have any comments on the choice of artery that would be best as an east-west bike route south of the mountain?

Mrs. KRISTIN KOPRA :

2620 I think Maisonneuve is a great... it's easily accessible for me and I can go either way. It just depends on what other part of downtown that I'm going, you know, determines whether I take Jean-Talon or not.

2625 Maisonneuve, I think, is an excellent bike lane as it is. As I said, there is some concern to me with sort of, all of a sudden, running out of bike lane. But I suppose if it went... I don't know what the suggestions have been. Sainte-Catherine, I don't know how feasible that is, but Sainte-Catherine would definitely be an easy sort of connection to make with that. You go, you know, right a block and then you continue on.

2630 Sherbrooke, it's hard to say because it's such a mess right now anyways.

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :

2635 I'm sorry?

Mrs. KRISTIN KOPRA :

2640 Sherbrooke, potentially, I don't know if anyone has considered that. I think I would prefer Sainte-Catherine over Sherbrooke.

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :

2645 Or De Maisonneuve?

Mrs. KRISTIN KOPRA :

It's been dug at ... What's that?

2650 **Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :**

Or De Maisonneuve?

2655 **Mrs. KRISTIN KOPRA :**

Well, De Maisonneuve, so would it continue even with the one-way traffic? It would just continue on the side there, is that correct?

2660 **Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :**

On De Maisonneuve, I don't think there's any definite planning.

2665 **Mrs. KRISTIN KOPRA :**

Right.

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :

It was a proposal for an east-west axis.

2670

Mrs. KRISTIN KOPRA :

Right.

2675 **Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :**

And the first level of analysis, I believe they came with the conclusion that De Maisonneuve would be an proper access. Maybe it was also related to the geometry, not only to the traffic flow.

2680

On another aspect, you've mentioned quite a few times that you regularly bang on doors from parked cars. You seem to find that natural or common.

2685 **Mrs. KRISTIN KOPRA :**

Yes.

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :

2690 I am quite surprised.

Mrs. KRISTIN KOPRA :

Yes.

2695

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :

Since you've been riding your bike in other cities, how do people manage to have a better cohabitation between the cars and the bicycles?

2700

Mrs. KRISTIN KOPRA :

Well, first of all, I've never lived in a city as large as Montreal. So, that's part of it, it's that there is more people. So, it's happened in other cities and it definitely happens a lot if you ride downtown a lot.

2705

And I guess I did not mean *normal+ as in pleasant, but normal as in if you're riding downtown a lot, you try as much as you can and I've got used to just of riding out far enough. But, you know, Parc is another big... I've had several friends, myself included a week ago, that with people double-parking there, people would just all of sudden stop on Parc for I don't know what reason, and open their doors and... I mean they're parked in the lane, so they're not even parked.

2710

So, I think that it's... I don't know the answer to that question. I think that it's a combination of maybe making drivers more aware and cyclists who are doing this downtown... you know, who ride in city traffic a lot, I mean, it is something that you sort of finding your own way. You ride further out into the lane or you're extra careful. But at the same time, it would be nice to figure out something to where you weren't having to think about it quite so much.

2715

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :

Thank you very much.

2720

THE CHAIRMAN :

Thank you, Mrs. Kopra.

2725

Monsieur Edouard Raymond. Bonsoir, monsieur Raymond. La commission vous a déjà rencontré, alors on est heureux de vous revoir. On vous écoute.

2730

M. ÉDOUARD RAYMOND :

Oui. Bien, concernant les constructions en rive pour des habitations, spécifiquement dans le cas de l'arrondissement Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles, mais plus spécifiquement Rivière-des-Prairies, il y a des cas où on construit des maisons dans cette même

2735

mince bande qui est contenue entre la rivière et le boulevard Gouin. Et on a constaté, photos à l'appui, on a pris des mesures, tout ça, et on fait des remblais dans la bande riveraine, laquelle est assujettie à la *Politique de la protection des rives*.

2740 Et après vérification, on s'est aperçu qu'en aucun temps, il y a eu des certificats d'autorisation d'émis de la part du ministère de l'Environnement. Alors, dans le texte de cette politique, on voit que lorsqu'on fait une intervention qui n'est pas listée, permise, on doit obtenir cedit permis, qui est le certificat d'autorisation.

2745 Aussi, à plusieurs endroits, on a un talus de plus de 30E et, dans ce cas-là, on doit avoir une bande riveraine à partir de la ligne des hautes eaux de 15 mètres. Et dans le règlement d'urbanisme qui est à la Direction de l'arrondissement, au bureau d'arrondissement sur la rue Notre-Dame, on ne retrouve que 10 mètres, ce qui est le cas lorsqu'on a un talus en rive de moins de 30E.

2750 Alors, est-ce que c'est un accroc au règlement de la Politique ou pas? Ça resterait à voir, parce qu'on est venu à la conclusion que cette politique-là, son application, son enchâssement, tout ça, dans le schéma d'aménagement, et qui doit se retrouver conformément dans le règlement d'urbanisme, tout ça est très compliqué, que même des personnes qui font le règlement même qui doivent l'appliquer.

2755 C'est l'avis d'ailleurs du sous-ministre Baril, qui est en charge de l'application de la *Politique nationale de l'eau*, et que monsieur Baril a mentionné que 28 MRC au Québec seulement avaient fait le travail d'enchâssement de ce qui se retrouve dans la *Politique de protection des rives*, et alors qu'il y a au Québec au-delà de 100 MRC.

2760 Et puis, bon, on retrouve aussi dans le texte de cette politique-là... moi, on essaie de faire l'acrobatie de comprendre toutes les nuances. On parle à l'article 3.1 en a) et en b) du *Règlement de la pratique de protection des rives, du littoral et de la plaine inondable*, qu'une bande de 5 mètres doit être conservée à l'état naturel en tout temps.

2770 Moi, ce que je comprends par là, c'est pour empêcher les gens de couper les arbres en rive, de sorte d'avoir pleine vue sur la rivière, ce qui est, bien sûr, tout à fait illogique. Alors, on préfère croire que ce 5 mètres-là, c'est à l'égard de laisser ce qui se retrouve de naturel en rive, surtout les arbres matures.

2775 Mais il y a 10 ou 15 mètres en plus, c'est-à-dire 5 ou 15 mètres en plus dont il faut se préoccuper. Et si on comprend bien le règlement en question, il est défendu de faire quelque intervention dans cette bande-là, toujours à partir de la ligne des hautes eaux, si ce n'est pas l'intervention qui est déjà répertoriée dans le règlement. Et on n'y retrouve en aucun temps remblayage. Les remblais sont défendus dans toutes zones humides, lacs ou rivières, au Québec. En fait, c'est un souhait, j'imagine, puisque c'est allègrement bafoué comme règlement.

2780 Alors, à cet égard-là, je vous fais une petite précision. On essaie de faire descendre un biologiste de Pêches et Océans Canada sur le site pour voir s'il n'y a pas atteinte à l'habitat du poisson.

2785 Vous savez comme moi, par nature, que le matériel de remblai est par nature friable. Alors, il y a du décrochage et tout ça décolle dans la rivière de temps en temps, endommageant les branchies des poissons et en colmatant les frayères. Alors, à la rivière des Prairies, il pourrait se trouver des frayères de l'alose savoureuse, qui est un poisson vulnérable selon la *Loi sur les espèces menacées et vulnérables*, loi québécoise.

2790 Ce monsieur-là va venir vendredi et s'il dit: *Oui, il y a atteinte à l'habitat du poisson+, nous, on fait parvenir une lettre au Ministère ou à l'arrondissement et à Pêches et Océans Canada leur demandant de nous donner des détails sur les rapports d'inspection.

2795 Parce qu'on a la réponse officielle qu'il y a au moins trois cas dont on est sûrs qui sont sous enquête. Et en vertu d'un article de la *Loi d'accès sur l'information*, on ne peut pas obtenir davantage de détails. Alors, on essaie par d'autres moyens d'obtenir des détails du genre: qu'est-ce qu'on fait pour remédier à cette situation-là?

2800 Alors, dans les recommandations, ce n'est pas long, il y en a deux, alors nous, on trouve qu'il serait plus approprié d'avoir un seul règlement pour toute l'île de Montréal. Est-ce que ça tomberait sous le coup de la nouvelle création de la CMM? Je ne sais pas. C'est encore là très compliqué. Et je crois que vous êtes d'accord avec moi. D'ailleurs, un monsieur ici derrière mentionnait quelque chose à cet effet-là.

2805 Mais en toute logique de développement durable et aussi pour facilité d'application, il devrait y avoir un seul règlement d'urbanisme en ce qui concerne la bande riveraine pour l'ensemble du territoire de l'île de Montréal. C'est en dehors de toute politique parce qu'il s'agit de protéger un écosystème.

2810 L'air et l'eau et les matériaux solides sont des éléments qui doivent avoir une séparation.
Bon.

LE PRÉSIDENT :

2815 Vous aviez une deuxième recommandation?

M. ÉDOUARD RAYMOND :

Oui, j'y arrive.

2820 Deuxième recommandation, c'est que j'ai pris connaissance d'un rapport qui s'appelle *Étude environnementale sur la protection et la renaturalisation des berges dans le secteur est de la rivière des Prairies*, où, à la page 15, on fait mention, on fait état de cinq cas de murs de

2825 soutènement qui sont en décrépitude et ce serait bien de commencer par là. On pourrait faire de la revégétalisation, consolidation avec des matériaux naturels, nommément toutes les techniques de génie végétale. Oui, ça existe. Et puis on pourrait commencer par ces cinq cas-là et ce serait un exemple pour tous et toutes. Là, je veux dire, aïe! ça marche, pourquoi ne pas aller dans ce sens-là, au lieu d'artificialiser davantage nos rives puis, comme vous savez, augmente la vitesse du courant et cause de plus en plus d'érosion en aval.

2830 Alors, c'est tout.

LE PRÉSIDENT :

2835 Très bien. Merci, monsieur Raymond, de vos interventions.

2840 Quand vous parlez d'un seul règlement pour toute l'île, avez-vous pris connaissance du projet de document complémentaire qu'il y a dans le Plan d'urbanisme? Parce qu'un des objets possibles du document complémentaire, c'est d'aller assez loin dans les normes, critères ou règles que les arrondissements auraient à appliquer, que ça établit un seuil en bas duquel personne ne peut aller. En d'autres termes, ça établit des exigences.

Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de voir le document complémentaire?

M. ÉDOUARD RAYMOND :

2845 Monsieur le président, ça fait partie de mon éducation de me renseigner davantage et je vais certainement le faire. Mais pardonnez-moi d'en douter un petit peu. Parce que l'attrait des recettes fiscales, lorsqu'on accorde... l'attrait du bénéfice l'emporte bien souvent.

LE PRÉSIDENT :

2850 Mais ça, là-dessus, vous avez sans doute tout à fait raison. Il y a à faire autant au niveau de la prise de conscience que de l'inspection nécessaire pour faire appliquer des règlements et ainsi de suite.

2855 Sur votre deuxième recommandation, quand vous parlez de la renaturalisation des rives partout autour de l'île, bon, vous parlez de murs de soutènement. Est-ce qu'il y a d'autres mesures de renaturalisation, à votre avis, à la lumière des observations que vous avez faites au cours des années, que vous préconisez d'une façon plus particulière?

M. ÉDOUARD RAYMOND :

2860 Oui. Bon, écoutez, on retrouve – je crois que c'est huit – ces différentes techniques là dans un document qui s'appelle *Caractérisation des rivages de Cornwall à l'île d'Orléans*. C'est fait par Environnement Canada. Je pourrais vous donner la référence exacte où on retrouve en détail ces techniques de génie végétal là.

2870 Et puis ce serait peut-être bon de dire qu'il faut généralement retrouver les trois strates en rive, c'est-à-dire herbacée, arbustive et arbre, pour qu'une rive se tienne solide par rapport au milieu de la rivière.

LE PRÉSIDENT :

2875 Effectivement, si jamais vous avez une référence que vous vouliez nous communiquer, si c'est possible, je vous demande de le faire avant le 9 juillet, autant que possible.

M. ÉDOUARD RAYMOND :

2880 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Ça vous donne quand même un peu de temps, mais pour qu'on puisse fermer la boucle.

2885 **M. ÉDOUARD RAYMOND :**

J'ai la référence disponible. Je la communique à l'Office de consultation publique de Montréal dès demain ou après-demain au plus tard.

2890 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, excellent.
Madame Chauvin.

2895 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

2900 Pour les cas de remblayage que vous avez observés dans ce secteur-là de la rivière des Prairies, vous dites que vous avez communiqué avec Pêches et Océans Canada. Mais avez-vous communiqué avec la Direction régionale du ministère de l'Environnement du Québec?

M. ÉDOUARD RAYMOND :

C'est fait.

2905 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Qu'est-ce qu'on vous a dit?

M. ÉDOUARD RAYMOND :

2910

On nous a dit qu'en vertu de l'article 23 ou 58, je ne me souviens plus très bien lequel, de la *Loi d'accès sur l'information*, lorsqu'un cas est sous enquête, l'information doit demeurer confidentielle.

2915 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je vous remercie.

M. ÉDOUARD RAYMOND :

2920

Alors, on navigue entre ça.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

2925

Bonne chance.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, monsieur.

2930

M. ÉDOUARD RAYMOND :

Merci.

2935 **LE PRÉSIDENT :**

La commission va accepter une dernière intervention. Il y a quelqu'un qui a demandé à déposer un mémoire au nom d'une autre personne, en l'occurrence monsieur Philippe Côté qui a demandé à déposer un mémoire au nom de madame Renée Martin.

2940

Comme vous seriez le dernier intervenant, puis ça clôturerait la soirée, on peut peut-être tout de même faire exception à notre procédure habituelle. Mais la procédure, c'est que les gens qui ont des mémoires à déposer mais qui ne peuvent pas les présenter, habituellement les font parvenir à l'Office. Ça, c'est une chose.

2945

La deuxième chose, quand je vois que la personne qui en est l'auteure se réclame du Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve, la commission, que je sache, à travers vous en particulier, monsieur Côté, a déjà reçu des représentations du Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve.

2950

Si vous y tenez, néanmoins, la commission est prête à vous entendre peut-être faire soit la lecture ou le résumé de la page et demie de madame Renée Martin.

M. PHILIPPE CÔTÉ :*****

2955

Je vous remercie. C'est un peu par procuration, madame Martin devant s'occuper de sa mère qui est dans un processus peut-être de mortalité, mais qui tenait vraiment à prendre part à la réflexion publique sur le Plan d'urbanisme, surtout que nous avons déjà pris part justement à la Commission Tremblay sous son instigation.

2960

Madame Martin a une formation d'aménageure à l'Université de Montréal, ce qui n'est pas mon cas. Ce sont des réflexions d'ensemble que je vais essayer d'interpréter librement.

J'aimerais peut-être rappeler...

2965

LE PRÉSIDENT :

Vous avez un maximum de dix minutes pour le faire.

2970

M. PHILIPPE CÔTÉ :

D'accord. Oui, j'aimerais rappeler que le Groupe en recherche urbaine, pour le définir, se réunit sur une base volontaire une dizaine de professionnels d'horizons divers, qui se réunissent dans la foulée de l'annonce de l'autoroute Ville-Marie en 99 et que nous avons tenté de – comment dire – de ne pas réaliser la Ville-Marie.

2975

C'est l'objectif, si je puis dire, dans un premier temps de l'organisme. Et comme Renée l'a soulevé, c'est juste par un plan d'aménagement, dans un premier temps, de l'est de Montréal que nous pourrions résoudre le problème de Ville-Marie, comme elle l'énonce un peu plus bas.

2980

La Ville-Marie sur la rue Notre-Dame n'est qu'un corridor de transport et que, en tant que tel, il n'y a aucun aménagement style zone tampon qui pourrait résoudre quoi que ce soit comme enjeu autoroutier dans un quartier habité. Et que ce que je sens qu'on veut déposer ces réflexions, c'est que le travail que nous avons fait, nous ne l'avons pas retrouvé dans le Plan d'urbanisme de Montréal.

2985

Nous avons fait plusieurs mémoires, nous avons fait des représentations au point de vue de la Commission Nicolet, par exemple. Les recommandations finales de la Commission Nicolet, soyons modeste, à 66 % sont les recommandations du Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve. Nous n'avons pas retrouvé ces enjeux-là.

2990

Et à ce moment-là, si nous revenons à Hochelaga-Maisonneuve, tout l'enjeu de l'enclavement du quartier est encore, si je peux dire, de l'ordre du statu quo, aussi bien au niveau des grandes fonctions qui sont de considérer que les parcs industriels sont encore des parcs industriels et qu'ils servent à l'entreposage. Je pense, par exemple, le parc Dickson. Et donc, à

2995

ce moment-là ça confirme toujours des enjeux de – je reprends l'expression – d'une barboteuse à camion pour l'est.

3000 À ce moment-là, je reviendrais... j'essaie d'apprendre un peu par coeur son texte aussi. Je soulèverais à ce moment-là pour l'enclavement, je peux dire donc que l'est est un parc industriel qui est ramené à son statu quo. Le sud, c'est l'enjeu de la rue Notre-Dame. Et à l'ouest, c'est le corridor ferroviaire du CP entre le port et la gare de triage Côte-Saint-Luc-Taschereau, et qu'elle mentionne ici que ça fait l'objet de nombreuses spéculations.

3005 Bien entendu, monsieur Sainte-Marie du Plan d'urbanisme a annoncé que peut-être la gare Taschereau, la gare de triage Côte-Saint-Luc pourrait faire l'objet d'un déménagement futur. Nous ne retrouvons pas de plan en tant que tel une planification d'ensemble pour le corridor ferroviaire du CP, aussi bien entre le Port que la gare de triage. Et je préciserai que la reconfiguration proposée pour la gare de triage Outremont pourrait être aussi appliquée dans la
3010 reconfiguration du...

LE PRÉSIDENT :

3015 Monsieur Côté, vous êtes en train de donner un point de vue qui n'a rien à voir avec ce mémoire-là.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3020 Merci bien. Je voulais juste soulever que l'ensemble du corridor ferroviaire mériterait une réflexion.

LE PRÉSIDENT :

3025 Vous l'avez déjà fait dans d'autres présentations. Alors, je vous ramène à ceci.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3030 Voilà. Donc, elle recommande évidemment pour la commission que les zones limitrophes entre les arrondissements fassent l'objet de précisions de votre part.

Elle annonce aussi que les écoterritoires devraient faire l'objet d'une réglementation adéquate, toujours en rapport avec l'idée d'une trame verte qui serait, si je peux dire, rappeler au plan de 92. Le Réseau vert de 92 n'est pas vraiment repris dans le Plan de 2004.

3035 Et pour conclure, tout bonnement, des présentations brèves sont trop brèves et en fin de compte, il devrait y avoir plus d'ateliers de travail. Voilà!

LE PRÉSIDENT :

3040 Est-ce que c'est ça la principale recommandation de madame Martin?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3045 Je crois bien, et les zones limitrophes, puis un meilleur arrimage entre la grande ville et les arrondissements pour éviter le processus de défusion en cours. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

3050 Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

3055 À la page 2 du mémoire, le premier paragraphe de la conclusion, vous écrivez... en tout cas, madame Martin écrit:

Nous aurions eu intérêt pour apprécier et évaluer les efforts que la grande ville a soutenu jusqu'aux défusions d'avoir en parallèle, un bilan de l'ancien plan directeur.

3060 Donc, est-ce que c'est une chose qui a manqué gravement, à vos yeux, une espèce de... on parlait de plan directeur, on peut parler de Plan d'urbanisme de 92, on est 12 ans plus tard. Est-ce qu'on a disposé d'éléments permettant d'évaluer cet ancien plan-là? Est-ce qu'à votre avis ou l'avis de votre groupe, il y a eu suffisamment de données sur le bilan jusqu'à maintenant?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3065 Non. Pour ce que je connais, par exemple, les abords du pont Jacques-Cartier, ça, on l'a mis en 92 comme une zone d'intervention prioritaire et c'est rapporté dans le Plan de 2004 comme un peu pour donner un exemple. Donc, à ce moment-là, il y a des choses prises en relais.

3070 Je pense, entre autres, le Réseau vert qui était sur le corridor ferroviaire du CP, qui était un des points majeurs du Plan de 92, il est encore réannoncé au 2004, mais juste comme piste cyclable et non pas en termes de réseau vert lié aux arrondissements et aux grands parcs de Montréal.

3075 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

3080 Et comme votre groupe est actif depuis un certain nombre d'années, est-ce que ce sont des éléments que votre groupe a demandés à la Ville avant la mise en oeuvre ou l'élaboration, la détermination d'un projet de Plan d'urbanisme, est-ce que ces bilans-là ont été demandés par votre groupe?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3085 Non.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

3090 Merci.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3095 Parce que c'est surtout Renée qui aurait cette expérience-là; sinon, les autres membres. Vous avez vu Pierre Brisset qui a une compréhension du réseau de transport. Ça fait que ça, pour...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

3100 Oui, ça va, merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Côté.

3105 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Bonne fin de...

LE PRÉSIDENT :

3110 Alors, c'est ce qui met fin aux séances de consultation publique sur la révision du Plan d'urbanisme. Au nom de la commission, donc, je remercie les citoyens et, bien sûr, toutes les personnes qui ont vu à l'organisation de la consultation et contribué à son déroulement.

3115 Et à titre personnel, j'exprime ma reconnaissance à mes collègues commissaires, madame Chauvin et monsieur Beauchamp, pour leur appui et je salue la conscience professionnelle avec laquelle ils accomplissent leur mandat. Merci à madame Maisonneuve et à monsieur Boissé, tous ceux qui ont assuré donc la transcription.

3120 Alors, bonne fin de soirée à tous.

3125

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

ET, J'AI SIGNÉ:

3130

LISE MAISONNEUVE, s.o.