

OFFICE DE CONSULTATION

PUBLIQUE DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS: Madame Isabelle Beaulieu, présidente
Monsieur Habib El-Hage, commissaire
Monsieur Jean Caouette, commissaire

STRATÉGIE CENTRE-VILLE

Présentation des mémoires et opinions des citoyens

Séance tenue le 8 novembre 2016, 19 h

1550, rue Metcalf

Montréal

TABLE DES MATIÈRES

	<u>PAGE</u>
Mot de la présidente.....	3
Monsieur Denis Plante et madame Monique Beaudry, Coopérative d'habitation Val Perché.....	6
Jeanne Castagnier Charlebois, Alycia Di Iorio-Decker, Julian Menga, Samuel Bourque Blanchette, Andrew Ghalg et Rayana Speede pour Alliance Jeunesse Lachine.....	22
Monsieur Alfredo De Romana.....	30
Messieurs Gaétan Auger et Victor Balsis, Les amis du courant Sainte-Marie.....	37
Monsieur David Seto.....	54
Ajournement.....	68

MOT DE LA PRÉSIDENTE

1

2

LA PRÉSIDENTE MADAME ISABELLE BEAULIEU :

3

Alors, bienvenue à tous. Mesdames, Messieurs, bonsoir.

4

Alors, je m'appelle Isabelle Beaulieu, je préside cette
commission. Mes collègues commissaires, Messieurs Habib
El-Hage et Jean Caouette se joignent à moi pour vous
souhaiter la bienvenue à cette deuxième partie de la
consultation publique de la Stratégie Centre-ville.

5

6

7

8

9

10

Donc, nous sommes secondés par les secrétaires
analystes de la Commission, Messieurs Akos Verboczy et Loïc
Bouffard-Dumas.

11

12

13

14

Et donc, dans cette deuxième phase nous accueillons
les personnes et les organismes qui se sont inscrits pour
exprimer leurs opinions dans le cadre de la consultation.

15

16

17

18

Nous tiendrons en tout neuf séances. Nous entendrons
plus de 60 citoyens ou représentants d'organismes. La
Commission a aussi reçu 50 mémoires sans présentation. Par
ailleurs, nous avons reçu quelque 125 opinions en ligne.

19

20

21

22

23

Je vous rappelle que les consultations de l'Office
visent à permettre aux gens d'être informés sur les projets

24

25

susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont le droit de faire valoir leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions des élus. Nos consultations se déroulent selon une procédure établie.

Les commissaires sont neutres et s'engagent à respecter un code de déontologie dont vous pouvez prendre connaissance à la table d'accueil.

Quant au déroulement de la séance, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous allouerons une vingtaine de minutes à chacun, soit environ 10 minutes pour présenter leur opinion et 10 minutes pour un échange avec les commissaires.

À ceux et celles qui ont déposé un mémoire, je vous rappelle que nous l'avons lu attentivement et analysé. Je vous invite donc à présenter les éléments essentiels de votre présentation pour laisser plus de temps à la conversation.

Les mémoires seront tous rendus publics à la fin de cette semaine. Ils demeureront accessibles sur le site de l'Office. Une fois la consultation terminée, les commissaires entreprendront l'analyse de l'information et

des mémoires. Nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport au début de l'année 2017.

C'est la présidente de l'Office, madame Dominique Olivier, qui remettra le rapport aux élus municipaux. Il sera rendu public dans les 15 jours suivants le dépôt du rapport.

Les décisions à prendre par la suite appartiennent aux élus de la ville.

Vous noterez la présence d'une sténographe, madame Lavertu, et d'un responsable à la sonorisation, monsieur Boissé.

Donc, pour les séances de la première partie, tout ce qui est dit au cours de cette rencontre est enregistré. Les transcriptions des notes sténographiques seront accessibles sur le site Internet de l'Office.

J'ajoute que la Commission est soutenue dans son travail par toute l'équipe de l'OCPM. Elle s'occupe des inscriptions, de la table d'accueil, de la logistique.

La séance ce soir devrait se terminer vers 21 h 00

si tout se déroule comme prévu.

Enfin, comme vous le savez, la Commission tient à ce que le climat demeure serein. Je rappelle donc que les propos malveillants ou les interventions qui portent atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation des autres sont irrecevables.

Si pour quelques raisons des inexactitudes factuelles se glissaient dans les propos tenus ce soir, les représentants de la ville peuvent user de leur droit de rectification. Ils auront la possibilité d'exercer ce droit à la fin de la séance. Il s'agira alors de rectifier un fait et non pas d'émettre un commentaire ou un avis.

Alors, voilà, sans plus tarder je vais maintenant inviter les gens de la Coopérative d'habitation Val Perché à venir nous présenter leur opinion.

M. DENIS PLANTE :

Bonsoir, Madame et Messieurs les commissaires. On vous remercie de nous accueillir si gentiment. La Coopérative d'habitation Val Perché est une coopérative de 51 logements qui est située derrière Radio-Canada.

Alors, c'est une collectivité en soi et on a des rapports suivis avec une autre coopérative qui est près de chez nous, des OBNL, 220 ménages qui entretiennent des liens.

Récemment on a fait une rencontre citoyenne qui portait sur le réaménagement urbain, c'est-à-dire ce qu'allait devenir Radio-Canada et la Brasserie Molson. Puis ça nous a conduits à produire le mémoire. Et je pense que c'est nécessaire pour nous d'exposer notre problématique.

Donc, on est situé dans une enclave. Vous pouvez peut-être la présenter.

LA PRÉSIDENTE :

Mais on a fait la visite du terrain. On a tout vu.

M. DENIS PLANTE :

Qui est somme toute, même si on y habite puis on ne déteste pas y habiter, c'est un îlot de chaleur urbain, près de la sortie Est de l'autoroute Ville-Marie et puis près de la Brasserie Molson. Vous pouvez nous le représenter, mais quand même, ça a des avantages. On est dans le centre-ville. Moi j'aime bien ça en tout cas.

Donc, on a lu la Stratégie Centre-Ville, c'est long, 1
mais il y a beaucoup de données statistiques et tout ça, 2
puis on trouve que c'est une stratégie qui nous interpelle 3
beaucoup. Alors, pour des questions de mixité sociale, de 4
qualité de vie et de service de proximité. On trouve que 5
nous, si ce qui est présenté était réalisé ça améliorerait 6
beaucoup notre qualité de vie. 7

Ça fait que notre réflexion à 50 dans cette 8
stratégie-là puis ce qu'on a retenu aussi, c'est que la 9
stratégie tient compte, devrait tenir compte, mais elle le 10
dit, des besoins de la population. Puis moi j'ajouterais, 11
on ajoute, de ceux qui y habitent vraiment. Parce que chez 12
nous dans notre secteur il y a des résidants, mais il y a 13
beaucoup de gens qui sont en transit. Il y a des 14
travailleurs, comme le CHUM, Radio-Canada et il y a aussi 15
des touristes, parce que le Vieux-Montréal est tout près. 16
17

Donc, on trouve que la stratégie doit tenir compte de 18
ceux qui y habitent d'abord et avant tout. Parce que la 19
Ville doit répondre à ces besoins-là d'abord. 20
21

Bon, il y a le développement économique, social, 22
culturel, mais c'est ceux qui y habitent. 23
24

25

Donc, c'est une vision intégrée qui rejoint toutes
les dimensions de la vie urbaine puis c'est pour ça qu'on
vous a soumis - on va passer rapidement - six
recommandations. Mais c'est des recommandations qui nous
intéressent d'abord, c'est particulier. Mais on trouve que
ça donnerait peut-être une illustration pour ce qui doit
être fait sur le territoire, le grand territoire du
Centre-Ville.

Je pense. Donc, ça se veut un reflet de, ce que je
viens de dire, c'est un reflet de nos conditions et de nos
attentes. Pour se faire, on va rappeler rapidement les
recommandations qu'on a faites, il y en a six. Il y en a
deux qui sont convergentes. On a appelé ça « Un bouquet de
recommandations ». C'est un bouquet qu'on vous présente.

La première, je les décline tout de suite. Il y a
l'accès au fleuve; il y a le verdissement; il y a le
logement; il y a le transport, mais en terme de sécurité et
convivialité; il y a aussi la participation citoyenne qui
selon nous devrait suivre ces consultations-là; pour
l'essentiel c'est les services de proximité parce qu'ils
sont absents chez nous.

Alors, ma collègue et amie, Monique Beaudry, va

commencer. Elle va parler de l'accès au fleuve.

Mme MONIQUE BEAUDY :

Bonsoir. Alors, moi j'habite avec ma famille, avec mes quatre enfants dans la Coop Val Perché depuis six ans environ. Puis on aime beaucoup habiter au Centre-Ville. On aime le fait que c'est proche du lieu de travail, du lieu d'étude, et cetera.

Et puis une chose qu'on apprécie beaucoup c'est le fait d'être près du fleuve, mais on n'a pas d'accès direct au fleuve. Et puis on dirait que chaque année c'est de plus en plus difficile à cause des constructions, et cetera, d'avoir accès au fleuve.

Alors nous ce qu'on recommande, ce qu'on propose, ça serait un parc linéaire qui serait un prolongement finalement des rues Amherst et Timothé, qui irait vers le fleuve. Donc, ça en plus ça ajouterait également du verdissement dans la zone. Alors, on en a grandement besoin, puisque comme on l'a dit plus tôt, on habite dans un îlot de chaleur. Donc, un parc de verdure ça serait bien parce que souvent les parcs finissent par être du bois, du ciment. Ce n'est pas de la verdure, ce n'est pas des arbres, des plantes. Alors, ça serait notre proposition

pour l'accès au fleuve.

1

2

M. DENIS PLANTE :

3

Pour ce qui est du logement. Je retiens qu'un des principes qui font de la Stratégie Centre-Ville c'est la mixité sociale.

4

5

6

7

Dans notre secteur, dans l'arrondissement en fait, il s'est construit des milliers de condominiums, chez nous, quand on est arrivés il y a 11 ans et ce dont parlait Monique, faire un parc, c'était un marais. Il y avait des espèces d'oiseaux qu'on voyait là. Aujourd'hui ce sont des tours à condo.

8

9

10

11

12

13

14

Rien contre les condos, c'est un exemple.

15

L'illustration de la densification. Donc, ça apporte la vitalité économique, sociale, culturelle. Sauf que ce qu'il faut retenir c'est qu'il y a des résidents qui non seulement ne peuvent pas se payer un condo, mais préfèrent la vie collective, comme les coopératives.

16

17

18

19

20

21

Dans d'autres cas c'est les OBNL qui ont des clientèles spécifiques, mais je pense que la Stratégie Centre-Ville doit tenir grandement compte de ça. Parce que dans l'arrondissement en tout cas, parce que je n'ai non

22

23

24

25

pas participé, mais j'ai lu des études, ce n'était pas
l'arrondissement. La Stratégie c'est plus large comme
territoire, mais il n'y a pas beaucoup de coopérative ou
d'OBNL à clientèle spécifique.

Moi je pense que, on parle pour les coopératives, les
coopératives, je l'ai pas dit au début, mais c'est
caractéristique, c'est la gestion collective, c'est les
participations citoyennes. C'est variable d'une coopérative
à l'autre, mais c'est un acteur social, ils se préoccupent.
Elle veut s'approprier son territoire.

Je pense que c'est excellent pour une stratégie de
développement urbain d'avoir des coopérateurs, entre autres.

Et on pense dans ce cas-là à Radio-Canada. C'est un
projet qui existe depuis une dizaine d'années. On a produit
un mémoire, la Coopérative, à ce moment-là. J'ai participé
un peu à la rédaction de ce mémoire-là. Et ce qu'on
souhaite c'est qu'il y ait du logement dit social,
coopératif ou OBNL et puis qu'il y ait des condos, des
logements locatifs privés, mais que les coopérateurs, puisque
nous on est une coopérative, soient, sans dire nombreux,
présents à Radio-Canada. Moi je comprends que c'est un
projet qui nous échappe, mais la Stratégie Centre-Ville

peut certainement contribuer à promouvoir ça.

C'est pour ça qu'on souhaiterait en tenir compte. Là, là-dedans... Évidemment, il n'y a pas des coopératives d'habitation... il y a une politique d'inclusion à Montréal, ça peut la favoriser, mais elle est volontaire. Vous le savez? Alors, nous on réclame 30% de logement social à Radio-Canada, parce que c'est le projet qu'on connaît qui est près de chez nous.

On voudrait aussi que la Ville de Montréal qui a des moyens financiers, de grands moyens financiers, plus de 5 milliards de budgets, mais peut-être pas suffisamment pour développer les coopératives, fasse pression sur le gouvernement du Québec, la Société d'habitation du Québec pour que le programme AccèsLogis soit élargi et surtout d'assurer sa pérennité.

Et finalement, pour le logement, il faut des terrains. Et ça, je pense qu'il faut une réserve de terrain et la Ville peut certainement s'en occuper. En tout cas, ses propres terrains.

Mme MONIQUE BEAUDRY :

Ensuite, étant une famille qui habite le quartier, on a

remarqué, comme tout le monde d'ailleurs qui habite dans ce
coin-là, qu'il n'y a pas de service de proximité. Alors, de
fait, il faut traverser l'autoroute Ville-Marie, il faut
traverser la René-Lévesque pour se rendre au magasin le
plus proche. Alors, pour des jeunes, pour des plus âgés qui
vivent à côté de chez nous aussi, ça peut être compliqué,
ça peut être difficile.

Donc, nous proposons qu'il y ait un programme de
développement pour les petites entreprises dans notre coin,
qu'il y ait des entreprises. On a proposé sous le pont de
la rue Notre-Dame, c'est ça, qu'il pourrait y avoir par
exemple des dépanneurs, un café, une boutique pour qu'il y
ait un service de proximité pour le quartier. Parce qu'on
sait que ça pourrait, entre autres, créer des emplois puis
ça pourrait aussi apporter une vitalité dans le secteur.

M. DENIS PLANTE :

Je n'en traiterai pas très longtemps, mais les espaces
verts c'était bien évident là, je ne vais pas m'allonger
là-dessus. Il n'y en a plus chez nous. Il y a le square
Viger, mais le square Viger ça va être bétonné ça, ça va
être un parc récréatif et culturel. Donc, il y a d'autres
îlots du square Viger. Plus près de chez nous, il est
plutôt végétal.

Mais nous ce qu'on demande dans notre présentation c'est qu'il y ait un plan. On n'a pas détaillé de plan. Il faut lui donner des ressources humaines et financières.

Puis nous, bien, on vous suggère de suivre notre exemple, de planter des arbres, de faire la promotion de l'agriculture urbaine. On le fait chez nous, c'est moi et Monique qui nous en occupons. Végétalisation d'immeuble, on le fait actuellement. On avait commencé.

Ça, c'est des choses qui devraient être retenues dans la Stratégie Centre-Ville. Mais on serait prêt à collaborer, à faire part de notre expérience puis à en faire la promotion. C'est dans ce sens-là, que cet élément-là de notre mémoire est traité.

Pour ce qui est du transport. Bien, on le traite sous les angles à sécurité de la convivialité et non pas de l'offre de transport. Bon, on a un arrêt d'autobus chez nous. Moi ça me semble correct, mais je sais qu'il y en a d'autres qui aimeraient une plus grande fréquence, mais bon.

La convivialité, évidemment vous vous le représentez le territoire, bien c'est la pollution par le bruit et

l'air, la pollution de l'air. C'est quand même l'autoroute
Ville-Marie puis des routes, des artères importantes Viger
et St-Antoine.

Je pense que nous ce qu'on recommande c'est bien
ambitieux, c'est de recouvrir l'autoroute Ville-Marie, je
pense, de Montcalm à St-André. D'autant plus puisqu'il y a
une rupture là, c'est vers le Champ-de-Mars, mais il y a
une rupture. Il faut traverser ça ce viaduc-là. Et puis, je
pense qu'on pourrait, je ne le sais pas comment ils
pourraient l'imaginer recouvrir l'autoroute pour être
végétale. Je ne sais pas, mais on trouve ça important puis
on en parle depuis longtemps entre nous.

Il y a aussi la sécurité. Juste avant, dans Stratégie
Centre-Ville ils devraient retenir quelque chose, c'est lié
à la sécurité; c'est le mode de livraison des marchandises.

Nous on a Molson. Il y a beaucoup de camions. Il y a
certaines zones d'insécurité là-dedans, mais je pense que
la Ville de Montréal devrait s'inspirer de villes
européennes où la livraison dans les zones très habitées se
fait par des petits véhicules et non pas des camions
lourds. Parce que ceux qui viennent chez Molson c'est
lourd. Ça, c'est dans en premier lieu.

Et pour ce qui est de la sécurité, nous on traverse
plusieurs intersections à pied, St-Antoine, Viger,
René-Lévesque. On trouve que les feux de circulation ça
devrait être vraiment des phases prolongées. Moi-même,
votre 28 secondes des fois, j'y arrive, mais il faut que je
parte avant.

Aussi la visibilité, l'éclairage. C'est peut-être
méconnu, mais... et la réfection, la mesure de sécurité
lors des projets de réfection d'infrastructures.

Alors, nous on connaît ça chez nous. La formule
électrique; ils ont refait toute la rue pour la formule
électrique. Mais il y aurait lieu - puis ça va pour tous
les autres chantiers du centre-ville, de meilleures
indications et une plus grande sécurité, pas juste des
cônes orange ici et là. Je pense que c'est important.

D'ailleurs, on a une petite annexe de la Santé
publique, annexe 2, qui montre le nombre de piétons
blessés. Alors, c'est la zone la plus sombre, ce n'est pas
une belle représentation visuelle. Mais c'est quand même
important.

Finalement, je termine là-dessus. On souhaiterait que

dans le..., il y a les auditions de l'Office de la
consultation, on aimerait que la participation citoyenne se
poursuive, qu'il y ait un comité de suivi, peu importe le
modèle, la forme de représentation. Je ne veux pas indiquer
la fréquence, mais de façon périodique, les élus, les
fonctionnaires, ceux qui dirigent, qui assument la
direction de la Stratégie et les citoyens se rencontrent
pour évaluer où on est rendu en quelque sorte, qu'à chaque
étape. Je présume qu'il va y avoir des étapes sur 15 ans.

Qu'on puisse se rencontrer pour en discuter. Je pense
qu'une participation citoyenne ne peut-être que salutare,
comme ce soir. J'ai terminé. On a terminé.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. C'est très intéressant. C'est bien clair,
vos positions sont claires puis elles s'ancrent vraiment
dans la réflexion de la Stratégie du Centre-Ville. Alors,
j'ai quelques petites questions.

D'après vous, puisque vous le pratiquez à tous les
jours, c'est quoi les freins majeurs, s'il y a une demande,
pourquoi il n'y a pas eu d'offre de petits commerces de
proximité? Au-delà de ce que la Ville décide. Parce que
nous on se le fait dire beaucoup, beaucoup: « ça nous prend

des services à proximité. »

D'après vous, quels sont les trois, quatre plus gros freins au fait... puisqu'il y a une demande - qu'il n'y en a pas qui vont s'établir, au-delà de ce que la Ville pourrait faire?

M. DENIS PLANTE :

J'en verrais deux. D'abord, il y a l'habitude du déplacement en voiture. C'est un frein en soi. Moi je n'ai pas de voiture. Mais les gens sont habitués à aller pour les courses alimentaires chez IGA, Place Dupuis, Métro, marché Métro au métro Papineau.

Mais je pense qu'il n'y a pas... Puis nous, au début de la coopérative on a fait une étude de marché, parce qu'on voulait jumeler à la coopérative d'habitation une coopérative d'alimentation. Puis il a été établi qu'il n'y avait pas suffisamment... on n'avait pas atteint une masse critique. Mais depuis ce temps-là, depuis 11 ans il y a des centaines de condos qui ont été construits, même si ce n'est pas tout près.

Je pense aussi que ce qui est dit dans la Stratégie, c'est qu'il faut faire une étude de marché, puis il faut

des mesures d'incitation et il faut faire une offre à ceux
qui voudraient.

Je pense que nous, sous la passerelle Notre-Dame, ce
qu'on a appelé l'espace Faubourg-Québec, j'étais un peu
associé à ça avec le conseiller municipal du temps, on
pourrait en prendre une partie puis faire un café, un lieu
de réunion, un dépanneur, une boutique comme un nettoyeur.

Parce qu'il y a quand même des centaines et des
milliers de personnes qui habitent tout près de la rue.

Ça, c'est deux freins, trois en fait, parce qu'il y a
la préoccupation de la ville d'aider à ce que ça se
développe. Voilà. Ça vous satisfait?

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Merci beaucoup. Alors, pour moi ça va. Est-ce que tu
as une question?

M. HABIB EL-HAGE :

Oui. J'ai une question par rapport à l'accès au fleuve.
Vous, ce n'est pas l'accès à l'eau nécessairement, c'est le
parc. Est-ce que je me trompe?

Mme MONIQUE BEAUDY :

Premièrement, ça serait ça, oui. Ça serait un accès, pas nécessairement à l'eau, mais...

M. HABIB EL-HAGE :

Une vue aux berges?

Mme MONIQUE BEAUDY :

Oui, c'est ça. Une vue sur l'eau. Parce que là on peut même... à cause de la construction, on n'a plus accès. Il faut faire le tour par le Vieux-Port pour aller vers le fleuve.

M. DENIS PLANTE :

Ce que je peux dire, non ce n'est pas pour la baignade. C'est voir le fleuve. Parce qu'on est près du fleuve, bientôt on le verra plus. Parce qu'il reste une bande, là, probablement qu'elle a été vendue à un promoteur. Une bande qui est située devant la tour de l'horloge. Puis c'est pour ça que dans le mémoire on dit : Ça pourrait être le parc de la tour de l'horloge. Puis je pense qu'il faudra en profiter pour avoir un parc, parce que là il y a des milliers de personnes juste derrière, et puis ça peut aller au nord de Viger, ils pourraient venir aussi, même si l'autoroute n'est pas recouverte. Je pense qu'il faut en

profiter.

Moi, au début je croyais qu'ils feraient un beau parc là. Ce n'est pas ça du tout, c'est des tours à condo. Les condos oui, mais s'il y a une autre tour à condo, on ne verra même plus la tour de l'horloge, même plus le fleuve.

Alors, le parc linéaire, beau projet du Vieux-Port à je ne sais pas, au parc Bellerive. C'est bien beau, mais ça va s'étaler sur combien de temps? Est-ce que ça va se faire vraiment dans son intégralité? En tout cas, c'est sur 15 ans dit-on.

LA PRÉSIDENTE :

On vous remercie beaucoup pour votre participation. Bonne soirée.

Alors, maintenant c'est Carl Dubois, s'il vous plaît.

Jeanne Castagnier Charlebois :

Bonjour. Nous sommes l'Alliance jeunesse de Lachine. Merci de tenir ces consultations qui nous permettent de venir partager nos préoccupations et nos idées avec vous.

Nous sommes préoccupés par le manque de transport en

commun entre Lachine et le centre-ville. Les propositions
dans la Stratégie Centre-Ville ne desservent pas Lachine.

Comme vous voyez sur la carte, Lachine est isolée du
Centre-Ville, car il n'y a pas beaucoup de transport en
commun. Il y a des autobus et deux lignes de train. Si le
projet du REM est réalisé, nous risquerions de perdre nos
deux lignes de train.

Alycia Di Iorio-Decker :

Nous avons des solutions à proposer inspirées par l'étude
remise par l'arrondissement de Lachine au BAPE lors des
consultations sur le Réseau électrique métropolitain ou
mieux connu sous le nom de REM.

Pour Lachine et pour l'ensemble de Montréal, nous
pensons qu'un réseau de tramway serait une solution moins
couteuse et qui permettrait de desservir plus de
Montréalais. Voici un exemple d'un tracé potentiel proposé
dans l'étude de Lachine.

Julian Menga :

Alors, ici c'est un des tracés possibles qui serait
possible de réaliser. Alors dans le fond, le tracé propose
que le tramway passe par la rue Notre-Dame, par la rue

Victoria, par Provost, et pourrait aussi sur d'autres 1
tracés ou peu importe, passer par la cour Turcot. 2

Alors, dans le fond ça permettrait de relancer 3
l'économie de Lachine, de créer des emplois et d'aider 4
Lachine. Parce que dans le fond, on aimerait aussi être 5
impliqué dans le développement de notre arrondissement. 6
7

Alors, non seulement un réseau de tramway sur voie 8
réservée permettrait de desservir le centre-ville de 9
manière efficace, mais il permettrait également de 10
desservir des points de destination importants, tels que 11
l'aéroport, le Cégep André-Laurendeau, plusieurs écoles et 12
le redéveloppement de la cour Turcot proche du 13
centre-ville. 14
15
16

La cour Turcot le long du canal possède un énorme 17
potentiel qui a besoin d'un système de transport en commun 18
efficace, afin de développer de ses friches industrielles 19
avec des projets verts et durables qui correspondent aux 20
aspirations de notre génération. 21

Alycia Di-Iorio-Decker : 22
23

Nous avons été particulièrement marqués par les données que 24
nous avons lues. Nous nous permettrons de citer un 25

paragraphe de l'étude de l'arrondissement de Lachine.

Le tramway nécessite ainsi un investissement présentant environ le tiers de celui de l'option REM. Alors que près de quatre fois plus de moyens se trouvent à une distance de marche avec cette option, pour la population actuelle, un achalandage également quatre fois supérieur de celui du REM est attendu.

Par dollar investi, le nombre d'utilisateurs du tramway sera ainsi 11 fois plus élevé que le métro automatique léger. Comme le tramway offrirait à la fois un lien rapide vers le centre-ville et en plus une véritable desserte locale, il devrait permettre d'augmenter encore plus la proportion d'utilisateurs de transport collectif de l'option REM.

Cet écart serait encore plus grand avec l'aménagement de véritables éco-quartiers favorisés par l'option tramway.

Samuel Bourque Blanchette:

Plusieurs métropoles ont essayé d'intégrer un projet similaire au REM. Par exemple, les banlieues de Surrey à Vancouver et de Scarborough à Toronto n'ont pas eu tant de succès avec ce genre de métro électrique de surface.

À Surrey, la ville a décidé de ne pas prolonger les
lignes de son SkyTrain, mais plutôt de construire 19
stations de tramway. À Scarborough, le LRT de Toronto qui
figure comme modèle pour le REM et qui fait six virgule
quatre kilomètres avec six stations sera démantelé en 2023
au coût de 118 Millions \$.

Un autre cas plus dramatique encore a été révélé.
Dans Yongin, une banlieue en Corée du Sud, un projet
semblable au REM a été construit, mais malheureusement le
projet se trouvait à n'être pas du tout rentable et à
ruiner la ville. Yongin doit verser 60 Millions \$ à
Bombardier chaque année pour combler le déficit encouru par
le projet entaché de corruption, et ce pour les 30
prochaines années.

Yongin doit couper dans ses programmes sociaux et
n'est même plus capable de chauffer ses centres aux
personnes âgées.

Après ces exemples, nous ne comprenons pas tout à
fait pourquoi la Ville de Montréal envisage ce projet
tandis que le tramway est une option beaucoup moins
coûteuse et très populaire aux quatre coins du monde.

Andrew Ghalg :

Le tramway moderne a permis à de nombreuses villes
d'accroître considérablement les utilisations de transport
collectif. Nous citons ici un psychiatre qui explique ce
succès.

Samuel Bourque Blanchette :

« L'image positive dont jouit le tramway est un outil
puissant de séduction qui peut être mise au projet de la
fréquentation des transports en commun en général. « ... »
Globalement, le tramway est donc décisif dans les
stratégies visant à concurrencer la voiture dans les
centres-villes. »

Andrew Ghalg :

Les tramways modernes à plancher bas sont présents dans 265
villes dans le monde et ce nombre de villes est en forte
croissance. On peut construire une ligne de tramway pour un
coût de 40 à 70 millions de dollars par kilomètre. Ainsi un
réseau similaire à celui de Lyon avec 92 stations sur 64
kilomètres pourrait être réalisé à Montréal pour un coût de
2.5 à 4.5 milliards de dollars. C'est un système plus
performant que le REM, qui pour la même distance n'a que 24
stations et coûte 1 à 2 milliards de plus.

Rayanna Speede :

Actuellement, les villes de Calgary, Edmondon, Ottawa,
Mississauga, Toronto, Kitchener, Waterloo et Surrey
développent des lignes de tramway moderne. Le gouvernement
fédéral n'est toujours pas décidé d'investir dans le REM.
Est-ce qu'ils se poseraient les mêmes questions que nous?

Nous espérons que nous vous avons convaincu qu'il
existe d'autres pistes de solution de transport collectif
plus efficaces pour desservir les Montréalais et les amener
au Centre-Ville. Un réseau de tramway en voie réservée
comme nous le souhaitons pour Lachine, qui pourrait
s'étendre avec le temps dans les différents
arrondissements.

Jeanne Castagnier Charlebois :

Nous avons en plus une expertise québécoise avec la
compagnie Bombardier qui construit déjà des tramways. En
voici un exemple à Bruxelles.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup pour votre présentation. Alors, c'est très,
très clair et bien documenté. Ça va nous aider dans nos
réflexions.

Alors donc, nous allons tenir compte de votre contribution à notre commission. Moi personnellement je n'ai pas de questions de précision. C'était très clair, très précis, puis on a le document avec nous, qui est vraiment bien fait. Merci beaucoup. Mais peut-être mes collègues ont une question.

M. HABIB EL-HAGE :

J'ai une petite question. Vous avez dit tantôt que vous aimeriez être impliqués dans le processus. Qu'est-ce que vous voulez dire? Un exemple.

Julian Menga :

Dans le fond, on aimerait juste pas être mis à l'écart des décisions. On aimerait aussi qu'on puisse avoir nos propres décisions, qu'on puisse être impliqués. Parce que là on voit Lachine est tenue à l'écart, c'est pas mal tourné vers les autres arrondissements. On voit que ça passerait au Centre-Ville. Mais là-dedans on oublie Lachine.

Alors, on aimerait qu'on puisse être impliqués, qu'on puisse être reconnus et qu'on puisse avoir, nous aussi, notre mot, notre part.

M. HABIB EL-HAGE :

Très bien. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Alors, maintenant c'est monsieur De Romana.

M. ALFREDO DE ROMANA :

Bonsoir, Madame, Messieurs. Je m'appelle Alfredo De Romana. Je suis arrivé à Montréal en 76 et je suis là depuis lors. J'ai grandi à Lima au Pérou. Je suis un architecte, urban planner and Ecological Economist by training. *Right now, i vowed to clarify institutionnal structures to deal with the problem of climate change, but the reason i came tonight is completely different.*

En fait, c'est une idée qui peut-être n'est même pas dans le pouvoir de mener à terme, mais que vous pourriez sans doute acheminer aux bonnes instances. Parce que ça ne concerne pas un projet concret ou une idée concrète, mais plutôt une procédure pour faciliter l'innovation sociale de la part des citoyens. C'est une sorte de mécanisme de participation publique si vous voulez.

Et puis, je vais vous donner quelques exemples très brefs, il y a peut-être des choses qui devraient être avec

un mécanisme comme ça être relativement facile à réaliser. 1
En fait, il y en a une qui a été déjà réalisée avec un 2
extraordinaire succès. 3

Trois exemples. Le premier, juste le design des coins 4
de trottoir quand deux rues se rencontrent. Il y a une 5
sorte de soubassement pour les personnes handicapées. Mais 6
la manière comment s'est fait, en fait, toute l'eau du 7
printemps s'accumule et puis c'est difficile, ça rend très 8
compliqué le passage. Il suffit d'aller voir à New York 9
comment s'est fait. En fait, les soubassements sont des 10
deux côtés des rues, et puis au coin même c'est surélevé. 11
Donc, on n'a pas les problèmes, on n'a plus le problème. 12
C'est un problème de design relativement simple. 13
14

Il faudrait qu'il y ait des mécanismes qui permettent 15
déjà de proposer ça par exemple. 16
17

Un autre exemple. Pas loin d'où j'habite, au coin de 18
la rue Jeanne-Mance et St-Joseph il y a un feu de lumière 19
qui est strictement inutile. Il ne sert strictement à rien, 20
parce que le sens des rues va dans les deux directions 21
opposées à ce moment-là. À la limite ça aurait pu être 22
pertinent, parce qu'il y a une école pas loin, mais les 23
écoliers s'en vont vers l'avenue du Parc, dans l'autre sens 24
25

de toute façon. Une lumière inutile.

Le troisième exemple c'est un projet qui a été
réalisé grâce à un mécanisme comme ça à ma ville d'origine,
à Lima au Pérou. Grâce à une loi datée depuis la colonie,
une loi obscure, il y a un architecte qui a mis en valeur
une place qui était quand même assez centrale publiquement,
mais qui était inutilisée par la nature même de la chose.
C'était sur un parc perché sur une falaise. Alors qu'il est
allé à Lima, une place qui s'appelle Larcomar. C'est un
succès de tous les points de vue. Moi personnellement, je
n'aime pas trop l'esthétique, mais tout le monde aime bien.

Et ça, c'était grâce à un mécanisme d'une
participation d'initiative privée d'ordre public. Il y a
des procédures pour ça pour que la municipalité mette les
conditions, surveillance, et cetera, et cetera.

Comme ça, à toute sorte de niveaux de complexité,
évidemment ce n'est pas la même chose que changer le feu de
lumière. Ce sont des mécanismes qui doivent être pensés et
conçus justement en fonction de l'innovation pour que ça
soit très facile pour les gens qui puissent avoir des idées
de les mener à terme, les exécuter. Et aussi, de pouvoir
s'y investir et donc, s'approprier l'espace public.

Il y a des structures institutionnelles qui définissent ce qui est permis, ce qui n'est pas permis, ce que les gens font, qui fait quoi, et cetera. Ça peut se définir avec des procédures de mécanisme d'intéressement qu'on appelle, qui ne sont pas nécessairement pécuniaires d'ailleurs. Ce sont des pratiques relativement fréquentes de l'administration de réalisations complexes.

Mais c'est quelque chose que je pense qui pourrait se définir, c'est une idée vraiment à explorer, qui permettrait une participation citoyenne très dispersée, parce que c'est peut-être des gens qui ont juste vu un problème au coin de leur rue.

Un autre exemple, juste la gestion des courts de tennis, c'est hallucinant. Il y a une grosse partie de l'année ou les courts de tennis pourraient être parfaitement bien utilisés, sauf que c'est hors date officielle, c'est déjà fermé. Pourquoi? On pourrait amener des améliorations comme ça à toutes sortes de mécanismes et ça serait intéressant aussi pour une nouvelle génération qui n'a pas nécessairement des ouvertures professionnelles. C'est une manière de se frayer un chemin et enfin mettre à profit leurs idées.

Ça, je n'ai pas préparé autre chose que ceci, parce que sinon c'est vraiment du travail, mais c'est quelque chose à laquelle on devrait pouvoir penser. Je clos avec un autre exemple très important dans le design de ces mécanismes d'intéressement à des participations. Parce que ça explique un peu la nature du processus d'invention.

Je ne sais pas si vous connaissez l'histoire de l'oeuf de Colomb? C'est célèbre en Amérique latine. Souvent les gens, les écoliers le savent déjà, c'est très intéressant. Après être retourné des Indes, il y avait quelqu'un à la cour, l'équivalent d'un cocktail d'aujourd'hui, qui essayait de minimiser la découverte: « Allez aux Indes, il n'y a rien là, n'importe qui peut aller naviguer vers l'ouest. Ah oui lui dit Colomb : Et comment vous feriez pour mettre un oeuf debout sur une table lisse sans aucun accoutrement? - Bien non, c'est impossible. » Alors, il fait venir un oeuf il le craque debout. La morale de l'histoire c'est, bon, des choses qui semblent impossibles sont possibles, mais aussi une bonne idée d'habitude est aussi facile à expliquer, à transmettre qu'il est difficile à parvenir à la définir. C'est très difficile à parvenir à définir une idée distillée pour être simple et facilement applicable.

Donc, qu'est-ce qui arrive, la personne qui a investi énormément dans cette idée, il y a quelqu'un qui prend et part avec et il se ramasse avec la dette pour la réalisation, n'est-ce pas?

En tout cas, ce sont des choses à penser, parce que le processus créatif a des étapes. Il y a une première qui est l'invention, la deuxième c'est des formalisations, la troisième l'exécution. Et à ces différentes étapes correspondent différents types de mécanismes d'intéressement finalement.

Alors, voilà. Et puis bon, j'ai pensé beaucoup à la chose et j'ai déjà travaillé aussi dans des questions semblables, parce que j'ai développé un concept d'habitation pour favoriser la participation des citoyens à la création de leur propre espace. Là encore, le projet du point de vue architectural économique et tout, était très intéressant, mais le cadre institutionnel a compliqué à tel point la chose que finalement ce n'était pas réalisable. Mais c'était juste parce que c'était le cadre qui était mal conçu, puis d'autres types de situations semblables.

Alors, s'il y a quelqu'un à la ville qui s'intéresse à ça, je serais très content de l'élaborer.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez des questions? Merci beaucoup pour
votre participation. Alors, nous avons...

M. ALFREDO DE ROMANA :

D'accord. Une question. Est-ce que les participations sont
enregistrées, sont disponibles au public?

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Tout est sténographié, tout va être en ligne.

M. ALFREDO DE ROMANA :

Ah, tout va être en ligne?

LA PRÉSIDENTE :

Tout est public.

M. ALFREDO DE ROMANA :

O.K. O.K. Bon, merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Les Amis du courant Sainte-Marie, s'il vous plaît.

M. GAÉTAN AUGER :

Bonsoir, Madame la présidente, Messieurs les commissaires.
Mon nom est Gaétan Auger. Premièrement, je tiens à
souligner qu'on est heureux d'être ici, mais aussi que la
Stratégie Centre-Ville inclut la partie Est du
Centre-Ville. Et aussi que la question des berges et de
l'accès au fleuve est un point, on a vu lors des sondages
qui ressortent, comme une des trois priorités. Donc, on est
très heureux de ça.

Nous, on présente ce mémoire-là au nom des Amis du
courant Sainte-Marie. On est un organisme à but non
lucratif et on est impliqués dans le développement de
l'accès au fleuve dans le Centre-Sud.

Nous travaillons à promouvoir la revitalisation du
parc Bellerive et de ses environs, ainsi que des terrains
sous le pont Jacques-Cartier.

Depuis des décennies, l'Est du Centre-Ville, on
trouve, ne reçoit pas l'attention qu'il mérite. Et déjà en
2011 il y a eu une consultation, le PPU Sainte-Marie et
bien sûr, on a abordé encore la question de l'accès au
fleuve, mais un thème qui nous a vraiment touchés c'est le
mémoire de monsieur Martin, qui était député à ce moment-là

de Sainte-Marie, qui s'intitulait « Sainte-Marie un
quartier à la croisée des chemins ». Et j'aimerais lire
deux citations, parce qu'elles sont pour nous encore vraies
aujourd'hui.

« Ce quartier possède tous les atouts et de ce fait
ils devraient être en mesure d'attirer autant les
investisseurs que les familles. Malgré ses qualités et son
potentiel indéniable, malgré un marché immobilier
vigoureux, depuis la fin des années 1990 notre quartier
n'arrive tout simplement pas à s'extirper de son
sous-développement. Selon nous, peu de choses ont changé
depuis. On se demande si le sous-développement du secteur
fait l'objet de préjugé bien enraciné ou s'il y a d'autres
facteurs qui interviennent. » Alors, il faudrait se
questionner sur ça.

Peut-être déjà on peut regarder avec le document qui
a été présenté sur la Stratégie. Si on compare la partie
Ouest, on voit que les secteurs ils ont des noms
particuliers, et quand on compare on voit le Quartier
latin, Centre des affaires, Vieux-Montréal, Griffintown, et
si on regarde Sainte-Marie, on parle d'un quartier en
général, mais il y a les berges qu'on pourrait peut-être
nommer. Il y a la sortie du pont Jacques-Cartier, il y a le

quartier des Faubourgs qui est connu pour un domaine
artistique, tout ça. Alors, déjà là, on dirait qu'on n'est
pas sur le même pied d'égalité.

Au niveau de l'attention des bâtiments. Bien, il y a
beaucoup de bâtiments qui sont en décrépitudes depuis des
décennies, entre autres près du métro Papineau. Le mobilier
urbain est aussi dépassé, les trottoirs sont étroits. On a
des lampadaires comme des autoroutes en col de cygne. On
peut regarder l'intersection de Lorimier où ce n'est pas
très accueillant pour les piétons et les cyclistes, c'est
très dangereux, c'est la sortie du pont. Alors, c'est
vraiment quelque chose qu'il faut regarder.

Et si on regarde, il n'y a vraiment pas de projet
structurant à l'Est, si on compare à l'Ouest. On a dépensé
des centaines de millions de dollars au courant des
dernières décennies. On a juste à penser au projet
Bonaventure, le parc Jean-Drapeau qui s'en vient,
l'autoroute Ville-Marie qui va être recouverte, la rue
Sainte-Catherine, le quartier International, et la liste,
on peut en ajouter. Et pendant ce temps-là, rien n'a été
fait à l'Est.

Nous on pense que c'est le moment propice d'investir

présentement. Le 375^e arrive, le pont Jacques-Cartier est
au coeur du quartier. C'est une icône de Montréal. Il va
être illuminé. Puis on a d'autres choses aussi qui sont
intéressantes, qui sont reconnues: Les boules roses; le
Village; les feux d'artifice qui sont fréquentés par des
milliers de personnes; le village Pied du Courant depuis
trois ans c'est allé à la scène internationale, ça fait la
fierté du quartier, mais aussi des Montréalais.

Et un des points majeurs bien sûr, c'est les berges.
On est à côté. C'est vraiment un joyau pour nous. Mais le
problème c'est que pour y avoir accès il y a des
installations qui datent d'une autre époque. Il y a la rue
Notre-Dame. Il y a les voies ferroviaires puis il y a le
port qui est là encore, qui nous empêche d'avoir accès aux
berges.

Nous on pense que la Ville devrait prendre le
leadership là-dedans puis faire en sorte d'essayer de faire
une concertation entre tous les paliers de gouvernement :
MTQ; le fédéral; le port, pour avoir une vision d'ensemble
et planifier le territoire.

Alors, nos grandes priorités c'est renouer avec le
fleuve, le pont et les autres monuments, créer une porte

d'entrée de ville digne de ce nom, créer un quartier
riverain, sécuritaire à échelle humaine et aménager un
quartier vert à hauts standards architecturaux.

M. VICTOR BALSIS :

Maintenant, je vais parler un peu, même si on trouve que la
Ville s'attarde à investir dans l'Est du Centre-Ville, les
citoyens, nous autres on a des idées puis on a des
suggestions, puis je vois que la Ville est ici, on est
heureux.

Alors, on va commencer avec quelque chose qu'on
trouve, peut-être vous allez trouver ça banal, mais dans le
quartier c'est comme, les gens qui habitent on est comme
deuxième, second citizen ou quelque chose. On dirait que
tout est fait pour les autoroutes, pour le pont. Alors, on
voit qu'il y a des panneaux géants publicitaires. Il y a
peut-être 20, peut-être 25 sur la rue Notre-Dame et autour
du pont, et on voit que ça gêne, c'est l'icône de Montréal,
c'est l'entrée de ville et c'est gênant, ça gêne et c'est
gênant pour les gens qui visitent.

La photo à droite c'est la photo de la biosphère. Ça,
on le voit quand on sort du métro Papineau puis on regarde
en bas. Mais il y a un gros panneau géant là-bas.

Ça fait qu'on suggère que la ville fasse comme les ponts fédéraux ils ont fait récemment, ils ont enlevé tous les panneaux publicitaires sur leur terrain. Je pense qu'ils ont fait ça l'année passée pour le pont Champlain. Ça fait qu'on suggère la même chose sur de Lorimier, sur Papineau, pour redonner la vue, relever les icônes pour tout le monde.

Alors, le pont on sait que c'est une barrière à plusieurs égards. Et depuis 1930, je veux dire les terres ont changé, maintenant ils se trouvent dans un quartier qui est habité, ce n'est plus un quartier industriel. Il y a beaucoup de travailleurs. Il y a de plus en plus des gens qui y habitent. Alors, on trouve que c'est peut-être le temps de penser à comment intégrer le pont dans le quartier. C'est dans le Centre-Ville, ce n'est pas au bord d'une autoroute.

Alors, nous autres on avait pensé peut-être qu'on pourrait installer un ascenseur avec un petit belvédère qui aurait des vues imprenables du Centre-Ville. Et ça serait aussi très bien pour... il y a beaucoup d'ainés, il y a beaucoup de gens à mobilité réduite que si on veut aller au parc, ils ne pourraient pas nécessairement parcourir le deux kilomètres en pente à partir de la rue piétonne. C'est

la même chose pour les touristes. Tout l'été il y a des
touristes, ils voient le pont, ils veulent y aller, mais
ils ne savent pas. Je sais qu'on va refaire l'entrée du
pont, mais ce n'est pas vraiment intéressant pour les gens
qui sont peut-être moins habiles.

Là, on descend vers le Sud, il y a la station de
pompage Craig qui est en attente d'une vocation. Il y a
aussi un grand terrain autour. Alors, selon nous on devra
protéger la vue du pont à cet endroit. Et peut-être, ça
pourrait être, on donne des suggestions, un tramway, un
aquarium, un musée souterrain comme on le voit de la firme
d'architecte Big, pour ne pas nuire la vue du pont et les
icônes.

Là, on est très chanceux dans l'Est, parce qu'à l'Est
de la rue Papineau, c'est presque tous des terrains publics
et sous-utilisés. Vous voyez à droite c'est le dépôt à
neige qui depuis trois ans, et on fait le village
Pied-du-Courant, c'est très connu, même mondialement.
Alors, ces gens-là ils ont trouvé des utilités et les gens
ont retrouvé le site. Alors, je ne sais pas, là il faut
aller là, et il faut réaménager les autres sites à côté.

Juste mentionner, le terrain à gauche c'est le

terrain de stationnement U-Haul et la Ville a mis une
réserve dessus. Alors, on suggère qu'on fasse un parc.

Là, on est dans les terrains de la MTQ, l'histoire de
la revitalisation de la rue Notre-Dame. Ça a l'air que
c'est un peu tabletté. Alors, on a de plus en plus
l'impression que ça va être un boulevard urbain. Alors, on
pense que peut-être c'est le temps de penser à d'autres
usages pour ces terrains-là et peut-être construire des
développements mixtes avec des commerces et commencer, et
mettre ça au profit la belle vue qu'on a du fleuve.

Là, on a entendu l'autre groupe qui voulait un accès
au fleuve, aux vitrines sur le fleuve. Nous autres aussi.
Alors, nous autres on avait réfléchi à trois options et les
deux options ou même trois des options ça permet une
cohabitation avec le port de Montréal. Je sais que c'est
une question que la Ville ne sait pas comment s'y prendre.

Alors, nous autres, c'est ça, on a vu, vous avez
mentionné, vous avez le mémoire. Alors, les deux options en
haut sont adjacentes aux voies ferroviaires ou par-dessus.
Puis ici on voit à droite, c'est un parc linéaire qui
allait être à la rue Amherst. En bas c'est l'accès au quai
directement.

Et la dernière, la quatrième, ça on a vu ça dans le PPU du quartier Sainte-Marie, le groupe GRUHM qui suggérait d'inverser la coupe du CP pour que les trains pourraient aller directement au port de Montréal dans l'est, au lieu d'aller jusqu'au sommet puis ils reculent, ils font un trajet. Probablement ils vont vous le dire ou vous expliquer ça d'une autre façon, mais nous autres on voit ça. Alors, c'est toujours une option, peut-être pour un avenir.

Il y a les traverses et c'est certain que ce n'est pas évident traverser le boulevard ou l'autoroute Notre-Dame, même si c'est très peuplé autour puis même si on veut accéder à notre parc centenaire Bellerive. Alors, on montre quelques options possibles.

Alors, aussi on donne quelques exemples qu'on peut même si on n'a pas une plage, on n'a même pas de piscine extérieure dans Ville-Marie. On peut, c'est des choses importantes pour prémonitoire et la navette.

Alors, en conclusion c'est un peu qu'est-ce que Gaétan Auger avait dit plus tôt, mais on trouve qu'il faut vraiment dans l'Est du Centre-Ville, on a une opportunité de renouer avec le fleuve, vraiment on est très près.

Comme on a mentionné, le pont Jacques-Cartier, il faut travailler dessus. Je pense que la Ville et la société sont en train de travailler dessus. Puis pourquoi pas créer un quartier riverain pour toutes les familles, pour attirer des familles avec des espaces conviviaux dans la promenade. Et le plus important c'est investir maintenant. Là, on investit beaucoup dans l'ouest. Là, si on parle de Griffintown, on parle de Pointe-au-Moulin. Est-ce qu'on peut investir, est-ce qu'on peut commencer à investir dans l'Est?

Alors, on a vu d'après votre sondage que l'accès aux berges c'est dans l'étape 3, je pense. Alors, voilà une opportunité. C'est des espaces publics.

Puis comme vous voyez, là c'est l'entrée maritime. Alors, ce n'est pas comme quand on est dans le Vieux-Montréal où est-ce qu'on voit la Cité-du-Havre, on voit les différents côtés. Ici, on a vraiment une vue directe sur les îles, les îles de Boucherville et le large du fleuve. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. C'est très clair, c'est très intéressant. Juste des petites précisions parce que les idées sont bien

claires. Quand vous dites créer un quartier riverain au
pied du courant. Ce n'est donc pas que de l'animation. Ça
serait vraiment créer un quartier?

M. GAÉTAN AUGER :

Un quartier, oui.

LA PRÉSIDENTE :

En protégeant les vues du fleuve?

M. GAÉTAN AUGER :

C'est ça, exactement. Oui, très important, protéger les
vues du fleuve. Et on pense avec les terrains qui sont au
Nord de la rue Notre-Dame, entre autres.

LA PRÉSIDENTE :

Surtout ceux au Nord de la rue Notre-Dame.

M. GAÉTAN AUGER :

Surtout au Nord de la rue Notre-Dame.

LA PRÉSIDENTE :

Où est-ce qu'il y avait déjà eu des bâtiments qui ont été
détruits pour l'autoroute.

M. GAÉTAN AUGER :

Exactement. Et on pourrait rouvrir les rues, dépendant ça va être quoi comme projet qui va être accepté pour la rue Notre-Dame. Est-ce qu'elle va être sous terre comme ça a déjà été proposé? Est-ce que ça va être enclavé? Est-ce que ça va être un boulevard? Mais peu importe, il faut refaire un quartier là. C'est merveilleux, on est en face du fleuve et on veut attirer des familles. Et si on donne accès au fleuve, si on retire un jour les chemins de fer, ou une passerelle pour avoir accès aux quais, les gens vont vouloir vivre dans ce quartier-là. C'est bien beau Griffintown, mais ils n'ont pas les qualités qu'on a ici. C'est vraiment unique à Montréal. C'est à peu près le seul espace qui reste où on peut développer quelque chose et qui serait unique, qui serait bon pour le quartier, mais aussi pour l'ensemble des Montréalais.

LA PRÉSIDENTE :

Sur l'entrée de ville, j'avais juste une question. C'est bien clair aussi pour travailler l'entrée de ville, l'accès au pont, la passerelle pour qu'on puisse avoir accès au pont à partir du quartier.

On se demandait, puisque vous êtes de ce coin de la ville, dans les lieux où il y a beaucoup d'animation comme

la Kruger qui avait beaucoup d'artistes, est-ce que vous
pouvez nous informer si c'est quelque chose sur lequel vous
travaillez pour conserver l'immeuble de la Kruger qui n'est
pas très loin de l'entrée de ville?

M. GAÉTAN AUGER :

Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Si vous pouvez nous informer où c'en est. Est-ce que ça
fait partie des rêves de repartir le quartier, de continuer
à développer ce lieu-là de diffusion ou de création
artistique?

M. GAÉTAN AUGER :

Bien, il existe déjà. Il y a déjà le champ des artistes
tout ça. Alors, quand on parle du quartier des Faubourgs
c'est un peu ça. Donc, on voudrait avec l'aménagement du
pont, avec un parc linéaire tout ça, on pourrait avoir un
marché, on peut avoir un lieu de diffusion culturel là.
Comme un peu présentement le village du Pied-du-Courant
fait. Donc, des artistes peuvent se produire là. Il y a
d'ailleurs les fins de semaine, les dimanches il y avait un
marché public d'art. Donc, des artisans venaient vendre des
bijoux qu'ils faisaient, des chandails, différents... Donc,

il y a comme une collaboration. Mais c'est sûr que c'est à
développer. Mais il y a beaucoup d'artistes dans le
quartier, je pense que c'est quand même une qualité sur
quoi on peut s'appuyer.

LA PRÉSIDENTE :

Moi ça va pour mes questions.

M. JEAN CAOUETTE :

Vous avez fait preuve de beaucoup d'imagination puis
d'audace, mettons je pense à votre passerelle et des choses
semblables. Je me demandais, est-ce que vous avez quelque
chose en face de vous qui est beaucoup plus gros qu'un
mince filet de terrain le long des berges finalement, bien,
c'est le parc Jean-Drapeau. Je me demandais, si vous aviez
pensé d'une certaine façon d'avoir un lien pour partir puis
aller rejoindre le parc Jean-Drapeau de façon plus
conviviale, plus facile. Je ne sais pas si c'est dans votre
audace, votre délire d'idées. Si vous avez à un moment
donné pensé : Merde, il est en face de nous ce grand
parc-là. Comment est-ce qu'on pourrait s'y rendre, se
l'approprier un peu plus?

M. GAÉTAN AUGER :

Bien, je pense à l'idée d'avoir un ascenseur c'est

permettre aux gens justement d'avoir accès rapidement au 1
pont. Moi je le fais déjà, mais je vais marcher jusqu'au 2
parc des Faubourgs. Je fais quoi, peut-être 1.6 kilomètres 3
si on calcule l'aller-retour. Et puis après, il faut que je 4
monte la pente du pont puis après bien là, j'ai accès au 5
parc Jean-Drapeau. Mais là, on sauverait toute cette 6
partie-là et on arrive tout de suite, la côte du pont est 7
franchie. Et là, on a accès pour beaucoup de gens à 8
mobilité réduite ou les gens ordinaires ou les cyclistes. 9

M. JEAN CAOUETTE : 10

Mais c'est parce que le trottoir sur le pont comme tel est 11
assez étroit puis avec les gardes... Finalement, ce n'est 12
pas l'endroit le plus agréable pour prendre une marche, 13
pour se rendre jusqu'au parc Jean-Drapeau. On pourrait 14
penser à quelque chose de plus agréable. 15
16

M. GAÉTAN AUGER : 17

Bien, c'est sûr qu'il y a déjà eu, on a montré dans la 18
photo, il y a déjà eu au quai, c'était le quai Poupart à la 19
rue Poupart, il y avait un bateau qui accostait là et qui 20
faisait la navette avant pour les cultivateurs de la 21
Rive-Sud qui vendaient. Alors, peut-être que la navette qui 22
fait le Vieux-Port, qui va à l'île, pourrait arrêter là et 23
amener les gens de Frontenac, de tout ce secteur-là 24
25

directement à l'île. Donc assez rapide.

M. JEAN CAOUCETTE :

Puis quelque chose d'assez fréquent aussi, fréquent et rapide.

M. GAÉTAN AUGER :

Et la même chose aller aux îles de Boucherville. Donc, on pourrait offrir quelque chose au niveau récréotouristique qu'on n'a pas ailleurs.

M. JEAN CAOUCETTE :

Non, puis ça serait absolument unique autrement dit. Vous vous rendez compte si vous aviez, mettons un débarcadère sympathique, agréable qui vous permettrait de vous rendre jusqu'au parc Jean-Drapeau et aux îles de Boucherville. Ça, comme on disait comme signature ça serait absolument particulier.

M. GAÉTAN AUGER :

Déjà on a les transatlantiques qui sont accostés là.

LA PRÉSIDENTE :

Mais c'est temporaire. Ils sont temporaires.

M. GAÉTAN AUGER :

Mais ça a l'air que non. Ils vont garder une espace pour les prochaines années.

LA PRÉSIDENTE :

Parce qu'ils s'en vont au quai Alexandra qui est en réfection. Mais peut-être que s'il y en a beaucoup, beaucoup, ils vont garder...

M. GAÉTAN AUGER :

C'est ça qu'ils disent.

M. VICTOR BALSIS :

C'est le surplus. Ils ont décidé, ils ont annoncé qu'ils vont conserver près de la rue Frontenac pour le surplus, parce qu'ils s'entendent que ça va en augmentant.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Alors, merci beaucoup pour votre participation. On prend bonne note de vos recommandations.

Est-ce que monsieur Seto est arrivé? Ah super. Alors, si vous me permettez, on passe tout de suite à monsieur Seto. C'est bon.

Alors, bonjour. C'est à vous, Monsieur Seto. Merci de vous

présenter.

M. DAVID SETO :

Bonsoir, Madame la présidente, bonsoir Messieurs les commissaires. Ça me fait plaisir de témoigner devant vous à cet évènement où il s'agit de dévoiler ou décrire la vision des citoyens concernant le Centre-Ville.

On a entendu beaucoup les représentants des autres qui font objet de comment améliorer le Centre-Ville et on voit que tout le monde a une vision où on essaie de rendre Montréal meilleur, plus beau et plus positif sur beaucoup de volets.

Mais par contre à Montréal, je trouve qu'il y a beaucoup de choses où il manque une certaine finition. Et je vais en décrire quelques-unes par rapport au transport en commun.

Alors, il faut quand même adresser ce qu'on appelle en anglais le gros éléphant dans la salle, c'est-à-dire le projet de la Caisse, et par rapport au défi dont fait face les Montréalais par rapport à leur mobilité.

On voit qu'il y a un problème avec le transport en

commun et la mobilité, lorsqu'on voit qu'il y a beaucoup de passagers qui demeurent dans les quartiers lointains et qui sont entassés dans des véhicules, c'est-à-dire des autobus multiples, des dizaines et des dizaines et que ces autobus doivent parcourir de grandes distances. Ça, en tant qu'utilisateur des transports en commun, ça, c'est une des façons, un indice où on voit que c'est ça qui crie pour une solution.

Alors, en ayant analysé toutes ces choses-là, après avoir parcouru Montréal, avoir visité des élus, des intervenants, j'ai identifié trois priorités, trois grandes priorités de mobilité à Montréal.

D'abord, c'est ce que j'appelle le tronçon Montréal, Montréal, Norman, Sherbrooke, c'est-à-dire la rue Norman à Lachine et la rue Sherbrooke à Notre-Dame-de-Grâces. Ça, c'est un lien, un chaînon manquant dans le transport en commun à Montréal.

Deuxièmement, c'est ce que j'appelle le raccourci du Nord-Est. C'est-à-dire toute cette partie de Montréal qui est Rivière-des-Prairies, Saint-Léonard, Rosemont, Plateau Centre-Ville où les gens doivent faire de longues distances pour arriver au Centre-Ville. Et également, l'accès de

Brossard vers le Centre-Ville.

1

2

Alors, si je regarde, si je vous présente ce que j'appelle le raccourci du Nord-Est. Les gens qui demeurent dans le coin Nord-Est de Montréal, que ce soit le Plateau, Rosemont, Saint-Léonard, Rivière-des-Prairies, doivent parcourir une longue distance soit pour aller au métro ligne orange ou la ligne verte.

3

4

5

6

7

8

9

Et on sait que c'est des quartiers qui sont assez densément peuplés. Il suffit de regarder sur cette carte de la STM où on voit beaucoup de rues. Bien, ça indique qu'il y a beaucoup de monde qui demeure là, parce que là, où il ya pas de rues, bien c'est des quartiers industriels comme Montréal-Est où il y a des raffineries ou l'aéroport dans l'ouest où on ne voit pas de circuits d'autobus.

10

11

12

13

14

15

16

17

Alors, un raccourci comme ça va permettre à ces gens-là d'accéder au Centre-Ville au moins, au moins 30% plus vite. Parce que bien, il y a l'effet de Pythagore qui est là-dedans.

18

19

20

21

22

Mais la Caisse voit autre chose. Et je ne vais pas décrire ce que la Caisse voit, mais on sait, la plupart des gens ont dit que c'est un mauvais projet.

23

24

25

Mais à priori on peut dire que tout projet de transport en commun, même mal conçu, comme par exemple on a plein d'exemples à Montréal. On a prolongé le métro vers Montmorency à Laval plutôt que d'aller en ligne droite par le boulevard des Laurentides. On a le fameux, le train de l'Est et on a la ligne bleue qui est allée vers Snowdon au lieu de Namur. Mais toutes ces mauvaises décisions sont supposément bonnes pour l'environnement puisqu'il s'agit du transport en commun.

Mais le problème c'est que les investissements en transport en commun, tous ceux comme en finance, sont supposés de fournir des rendements. Et en termes de rendement environnemental, bien c'est un impact significatif sur la congestion, les gaz à effet de serre et la réduction du temps de voyage.

Un mauvais projet comme le REM délivrera un rendement environnemental moins élevé que prévu et donc est mauvais pour l'environnement, car il laisse non résolus les vrais problèmes. Donc, ça, c'est le gros éléphant.

Maintenant, je passe à un morceau qui me tient à coeur c'est comment améliorer la mobilité à l'intérieur même du Centre-Ville. Et j'aimerais focaliser sur l'accès

au Vieux-Port et Vieux-Montréal.

En tant qu'ex-entrepreneur, touriste des installations touristiques de Montréal, je constate, comme je disais il manque un peu de finition dans la façon que les transports en commun ont été planifiés, qui rend la vie un peu difficile pour les gens qui ont, par exemple la mobilité réduite pour plusieurs raisons.

Alors, par exemple il y a quelques années la STM avait instauré une nouvelle ligne d'autobus qui est la 715. Le petit problème avec l'autobus 715 c'est qu'il termine son circuit près de la station Peel. Il ne fait pas le tour de la station Peel.

Donc, les gens qui sortent de la station doivent parcourir une certaine distance pour aller prendre l'autobus. Mais on peut dire : Bien, ils peuvent aller à la station Berri pour prendre l'autobus puisqu'il fait le tour de la station Berri. Mais pourquoi forcer les gens d'aller plus loin en métro pour prendre l'autobus lorsqu'ils peuvent débarquer à la rue Peel. L'autobus pourrait juste arrêter devant la station et les gens qui ont, par exemple des poussettes, pourraient embarquer tout de suite, parce qu'on voudrait aller au Vieux-Port, par exemple plus

facilement avec la famille.

1

2

Deuxièmement, il y a les circuits 129 Côte-Sainte-Catherine et 55 Saint-Laurent. Pour une raison bizarre, ces autobus s'arrêtent juste comme aux limites du Vieux-Montréal. Mais on peut les prolonger très facilement jusqu'à la rue de la Commune pour que les gens qui, après par exemple les feux d'artifice ou la fête du Canada ou peu importe l'évènement qu'on assiste dans le Vieux-Port, bien on embarque tout de suite dans l'autobus et on monte, et ensuite on va chez soi ou on fait le transfert à une station de métro.

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

Oui, il y a la ligne 715, mais la ligne 715 d'autobus, ce n'est pas un autobus fréquent. Les autobus 129 et surtout l'autobus 55 sont beaucoup plus fréquents. Et si on les prolonge par quelques centaines de mètres au bord du fleuve, bien ça va faciliter l'accès des gens qui ont, par exemple des poussettes, par exemple des familles avec poussettes.

14

15

16

17

18

19

20

21

Donc, ici j'ai écrit ce que je viens de dire. Dans chacun des cas, il suffit de prolonger ces circuits d'autobus par quelques centaines de mètres afin de raccourcir la distance à franchir à pied à partir du métro

22

23

24

25

pour le 715 et à partir des lieux d'intérêts pour les autres.

Mais il y a aussi un autre facteur qu'il faut considérer, c'est que depuis l'an 2000 avec le redéveloppement du Vieux-Montréal, ça devient de plus en plus résidentiel et les gens utilisent le 715 comme leur autobus local. Et dans cette optique-là il faut penser comment cet autobus se rabat avec les lignes de métro.

Pour ces mêmes raisons, la rue Notre-Dame c'est l'axe principal Est-Ouest du Vieux-Montréal. Le trajet d'autobus 36 devrait prolonger de la rue Guy à travers le Vieux-Montréal jusqu'à la rue Berri et peut-être même monter la rue Berri jusqu'à la station Berri.

Depuis la réorganisation du trajet 36 il y a plusieurs décennies, c'est-à-dire avec la mise en service du métro, il ne roule plus sur Notre-Dame à l'est de la rue Guy et cet autobus donc, évite de desservir les nouveaux résidents de Griffintown et du Vieux-Montréal.

À mon avis, la réintroduction ou l'introduction du service d'autobus permettra de desservir ce secteur en une grande croissance rapide.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25

Ultérieurement, bien vu que les rues sont étroites d'un côté, d'un segment et large d'un autre côté, avec les immeubles à haute densité qu'on voit sur la rue Notre-Dame, peut-être on pourrait même prévoir l'instauration d'un CLR tramway sur la rue Notre-Dame entre la station Frontenac dans l'Est et le boulevard Monk dans l'Ouest.

Et pourquoi pas, s'il y a certaines personnes qui rêvent de, par exemple de construire - bien ça, c'est peut-être dans plus lointain, dans 30 ans, 50 ans lorsqu'on a vraiment densifié le Vieux-Montréal avec des immeubles de 20, 30 étages, pourquoi pas une antenne de la ligne orange qui pourrait faire un petit détour dans le Vieux-Port pour ramasser des passagers qui sont là, soit les résidents ou des gens qui fréquentent des évènements touristiques dans le Vieux-Port.

Mais le Centre-Ville ce n'est pas juste le bas du Centre-Ville. Il y a aussi le haut du Centre-Ville. Et ici, j'aimerais focaliser cette présentation sur la rue Sherbrooke et le boulevard René-Lévesque.

La rue Sherbrooke, bien c'est la route 138, c'est parmi une des rues les plus importantes au Québec, au

Canada. Pourquoi? Parce qu'on retrouve des sièges sociaux
de plusieurs compagnies. On a trois universités à proximité
et aussi les grands hôtels.

En tant qu'usager de transport en commun, chaque fois
je prends l'autobus Sherbrooke, c'est toujours congestion
sévère au centre-ville. Depuis l'An 2000, il n'y a plus de
terrain vacant et de plus en plus de résidents. Et la
solution pour que les autobus ne soient plus coincés dans
la circulation, bien c'est une voie réservée pour autobus
au milieu de la rue Sherbrooke, pas en bordure du trottoir.
Parce que lorsque la voie réservée est en bordure du
trottoir, les autobus ils prennent chaque trou, chaque
entrée d'égout, ça éclabousse les piétons.

Et un autre noeud de circulation ou un autre noeud de
mobilité à Montréal c'est le fait que la station Berri soit
toujours engorgée. Il y a tellement de volume de passagers
qui proviennent du Nord, de l'Est, du Nord par la ligne
orange, de l'Est par la ligne verte et du Sud, la Rive-Sud
par la ligne jaune, et tout le monde converge vers l'Ouest.

La STM a prolongé l'autobus St-Joseph 27 et on nomme
425 ou l'autre ligne orange qui permet aux gens du Plateau
d'accéder au centre-ville avec service direct. Ça indique

la profondeur et l'importance du problème. Mais ce n'est pas juste les gens du Plateau. Les résidants de Ville-Marie se heurtent aussi aux métros qui sont trop pleins aux stations Papineau, Frontenac.

La solution initiale que je propose c'est un projet pilote qui permettrait de prolonger des lignes locales comme 14 Amherst, 45 Papineau, numéro 10 de Lorimier et 94 Iberville via le boulevard René-Lévesque au Centre-Ville. Ceci va permettre aux résidents qui prennent ces lignes d'autobus d'accéder au Centre-Ville sans prendre le métro, donc libérant le métro pour d'autres passagers en amont.

C'est sûr, il y a toujours plus... ça, c'est comme je disais, une solution initiale. Il y a des volets qui sont plus dispendieux. Par exemple, on devrait repenser le boulevard René-Lévesque, l'autre artère principale du Centre-Ville. C'est important parce que comme je disais, bien il y a des sièges sociaux, c'est très large, il y a beaucoup de gratte-ciel sur le boulevard René-Lévesque.

Aux heures de pointe le boulevard René-Lévesque c'est une véritable autoroute autobus à cause de ses voies réservées en bordure de trottoir. C'est désagréable lors des pluies et des premières tombées de neige, désagréable

pour les passagers comme je disais, parce que les autobus pognent chaque trou en bordure trottoir est toutes les entrées d'égout.

Et lorsqu'il y a des voitures qui attendent pour tourner à droite, mais ça bloque la voie réservée. C'est quoi la solution? Bien, on met les autobus au milieu avec, par exemple un SRB, service rapide d'autobus René-Lévesque de toute sa longueur, de l'Est à l'Ouest. Et si on construit un SRB, on devrait aussi prendre l'opportunité de poser des rails, peut-être parce que plus tard on pourrait mettre un SLR tramway René-Lévesque.

Deuxièmement, pour soulager la station Berri, comme je disais tout à l'heure, il y a les gens dans les trois directions qui arrivent, on devrait conjuguer cette voie réservée d'autobus sur René-Lévesque avec une station René-Lévesque. Cette station va permettre aux gens de débarquer au boulevard René-Lévesque de la ligne orange ou de la ligne jaune et prendre les autobus rapides vers l'Ouest du centre-ville.

Donc, ils n'auront plus à faire le transfert à la station Berri, ils vont faire un transfert une station avant, parce que les autobus sont rapides, bien j'espère

que ça sera au même niveau de concurrence avec le métro.

Mais Montréal, le Centre-Ville ce n'est pas juste le transport. Le transport ça aide beaucoup, ça permet d'amener les gens au Centre-Ville pour travailler au Centre-Ville, parce que présentement lorsqu'on a des difficultés d'accès, bien les entreprises quittent le Centre-Ville pour aménager dans les banlieues.

Donc, plus vite on aménage des installations qui permettent un accès plus rapide, mieux c'est pour les compagnies.

Un autre volet du Centre-Ville que j'aimerais aborder, et c'est le dernier. C'est les nouveaux logements qui se construisent.

Présentement, on assiste, on voit qu'il y a beaucoup de condos, des trois et demi, une chambre à coucher, peut-être des quatre et demi, deux chambres à coucher, mais c'est bon pourquoi ces logements? Bien, c'est bon pour les jeunes couples sans enfants ou peut-être un enfant ou les emptynesters, c'est-à-dire les couples dans la soixantaine ou dans la cinquantaine qui ont vu les enfants quitter le foyer, bien ils reviennent au Centre-Ville.

Mais dès que les jeunes couples ont un deuxième enfant, bien ils vont chercher à déménager, Blainville, Sainte-Julie, Candiac. Ce qu'on a besoin au Centre-Ville c'est des condos familiaux avec deux, trois, quatre chambres à coucher. Et c'est seulement de cette façon qu'on arriverait à retenir les familles dans le Centre-Ville de Montréal.

Et ensuite bien, je disais qu'il y a des emptynesters qui reviennent avec leur retraite pour demeurer au Centre-Ville. Ils ont en moyenne entre 60 et 75 ans. Mais dès qu'ils atteignent la quatre-vingtaine, ils ne peuvent plus demeurer de façon indépendante dans ces condos et ils doivent chercher des foyers d'âge d'or où on a des gens âgés qui sont autonomes, mais qui ont aussi des services associés à ça.

Le boulevard Gouin dans le nord de Montréal entre Acadie et Rivière-des-Prairies est plein, plein, plein de ces immeubles. Et c'est ça qui manque dans le Vieux-Montréal et dans le centre-ville. Et c'est ça qui manque pour bâtir un quartier véritablement multi-générationnel. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Et bien merci beaucoup. Nous l'avons lu avec attention et c'est très clair, avec des solutions bien concrètes pour désengorger certaines voies de transport.

Alors, moi personnellement, comme tout est là, je n'ai pas de question particulière, mais je vous remercie beaucoup pour la contribution. C'est bien clair et bien documenté.

M. JEAN CAOUCETTE :

On devrait certainement transmettre votre mémoire à la STM, il y a peut-être des pistes d'idées qui pourraient leur être intéressantes. C'est bien fait.

LA PRÉSIDENTE :

Bien, merci beaucoup. On garde ça précieusement avec toutes nos autres opinions.

M. DAVID SETO :

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on va prendre une pause maximum 10 minutes parce que

le prochain présentateur d'opinion est en retard un petit
peu.

PAUSE ET REPRISE

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci tout le monde. Nous allons maintenant terminer
la séance de ce soir. Merci à tous d'être venus. Il est
maintenant 21 heures presque 07. Mais nous n'avons plus de
participant, de présentateur dans la salle. Alors, nous
allons lever la séance. Alors, merci à tous et puis nous
remettrons notre rapport début 2017.

AJOURNEMENT

Je, soussignée, Cindy Lavertu, sténographe
officielle, certifie sous mon serment d'office que les
pages qui précèdent sont et contiennent la transcription
fidèle et exacte de la preuve et du témoignage pris dans
cette cause au moyen de la sténotypie.

Le tout conformément à la loi.

Et j'ai signé,

Cindy Lavertu, s.o.

Membre du tableau des sténographes
officiels.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25