

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme ISABELLE BEAULIEU, présidente de la commission
M. JEAN CAOQUETTE, commissaire
M. HABIB EL-HAGE, commissaire

STRATÉGIE CENTRE-VILLE

Présentation des mémoires et opinions des citoyens

Séance tenue le 10 novembre 2016, 19 h
1550, rue Metcalfe
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 10 NOVEMBRE 2016	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

M. Philippe Noël, Cargo-M.....	3
M. Anton Dubrau, citoyen.....	13
MM Denis Bolduc, Daniel Leroux, Mathieu Vic, SCFP-Québec	23
MM Damien Silès, Cameron Charlebois, Quartier de l'innovation	34

PAUSE

Mme Anne-Marie Grondin, Coopérative la Montagne verte	49
MM Laurent Trépanier et Luc Forget, Ex Aequo	57

MOT DE LA FIN	66
----------------------------	----

AJOURNEMENT

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Je m'appelle Isabelle Beaulieu, je préside cette commission. Mes collègues commissaires monsieur Habib El-Hage et Jean Caouette se joignent à moi pour vous souhaiter la bienvenue à cette deuxième partie des consultations publiques sur la Stratégie du Centre-ville.

10 Nous sommes secondés par les secrétaires analystes de la commission, messieurs Akos Verboczy et Loïc Bouffard-Dumas.

Donc, dans cette partie nous accueillons les personnes et les organismes qui se sont inscrits pour exprimer leur opinion dans le cadre de cette consultation.

15 C'est notre neuvième séance. Nous en tenons neuf en tout. Nous entendrons en tout 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.

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

25 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 10 minutes environ pour présenter leur opinion, et 10 minutes pour un échange avec les commissaires.

30 À ceux qui ont déposé un mémoire, je vous rappelle que nous l'avons lu attentivement. Je vous invite donc à présenter les éléments essentiels de façon à garder du temps pour des questions avec les commissaires.

35 Les mémoires seront rendus publics à la fin de cette semaine. Ils demeureront accessibles sur le site Internet 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.

40 C'est la présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, 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.

45 Vous noterez la présence d'une sténographe, madame Lavertu ce soir qui est avec nous et d'un responsable à la sonorisation, monsieur Boissé.

Comme pour les séances de la première partie, tout ce qui est dit au cours de la rencontre est enregistré. La transcription des notes sténographiques sera accessible sur le site Internet de l'OCPM.

50 J'ajoute que la commission est soutenue dans son travail par toute l'équipe de l'OCPM. Cette équipe s'occupe des inscriptions, de l'accueil et de toute la logistique. La séance de ce soir devrait se terminer vers 22 h, si tout se déroule comme prévu.

55 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.

60 Si pour quelques raisons que ce soit des inexactitudes factuelles se glissaient dans les propos tenus ce soir, les représentants de la Ville de Montréal 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 d'émettre un commentaire ou un avis.

65 Alors, sans plus tarder nous allons commencer, et j'invite à prendre la parole le représentant de Cargo-M, monsieur Philippe Noël.

M. PHILIPPE NOËL :

70 Bonsoir. Je m'appelle Philippe Noël. Je suis conseiller principal développement et affaires publiques chez Cargo-M. Je tiens à remercier d'entrée de jeu l'Office de consultation publique de Montréal et ses commissaires, madame Isabelle Beaulieu et messieurs Jean Caouette et Habib El-Hage.

75 On tenait à présenter notre point de vue et à collaborer aux travaux de réflexion de la Stratégie Centre-ville. Pour nous c'est une stratégie qui est importante, stratégie économique.

80 Cargo-M en fait, c'est une des grappes industrielles à Montréal. On représente le secteur du transport des marchandises, de la logistique. Ça permet de rassembler tous les acteurs de la logistique et du transport des marchandises autour d'une même table, autour d'objectifs communs et d'actions concertées en vue d'accroître la performance de notre industrie. Et on met de l'avant beaucoup le concept d'inter modalité, c'est-à-dire que tous les secteurs comme le maritime, le ferroviaire, le transport routier et le secteur aérien puissent travailler ensemble pour que ça soit efficace au final le transport des marchandises.

85 Et une des raisons de l'existence de Cargo-M c'est de promouvoir Montréal comme plaque tournante logistique, les portes d'entrée en Amérique du Nord pour les marchandises. C'est d'ailleurs, un des principes qu'on retrouve dans le Plan métropolitain de développement

économique 2015-2020 de la CMM. On croit que la Stratégie Centre-ville doit refléter ce grand principe du plan.

90 Et un des objectifs de la Stratégie centre-ville qu'on a retrouvé dans le document de consultation est de renforcer la métropole sur la scène internationale. On a exactement le même objectif nous de notre côté quotidiennement.

95 L'industrie du transport des marchandises c'est une industrie qui est déterminante, qui est capitale pour le quotidien des ménages montréalais. C'est 122 000 emplois directs et indirects. C'est plus de 6 300 entreprises et établissements dans le grand Montréal. C'est plus de 4,2 G\$ de retombées économiques chaque année. Puis ça permet l'approvisionnement de produits variés provenant d'un peu partout sur la planète.

100 Dans le cadre de notre mémoire, on a travaillé en collaboration avec des acteurs économiques importants qui sont impliqués dans la région métropolitaine de Montréal. On pense à l'administration portuaire de Montréal, Canadien National, la Chambre de commerce de l'est de Montréal, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

105 Et à la lecture du document de consultation on a été rassuré par les propos du maire de Montréal et président de la CMM, monsieur Denis Coderre lorsqu'il disait qu'il importait de souligner que nous verrons à ne pas nuire aux activités du port de Montréal, lequel demeure l'un de nos plus précieux atouts économiques.

110 Par contre, on a été un peu préoccupé par la présentation de l'arrondissement Ville-Marie qui parlait de requalification de zones économiques importantes pour Montréal. On avait présenté une carte avec des zones en mauve qui étaient le long des berges du Saint-Laurent.

115 En fait, la personne qui avait présenté avait parlé de : les grosses taches mauves c'est vraiment des secteurs plus en marge des grands secteurs à requalifier pour lesquels on va devoir

réfléchir à des nouvelles vocations, qui se trouvent principalement le long des berges à chaque extrémité du territoire.

120 Et dans le document de présentation de la Stratégie, on lit également : « *Qu'il faudra entreprendre des pourparlers avec les gouvernements pour convenir des modalités d'une entente de collaboration en vue du redéveloppement du littoral.* »

125 En fait, ces zones mauves-là c'est en plein des zones qui touchent notre industrie. Donc, pour nous c'est important dans un contexte où on arrive avec le libre-échange, des accords de libre-échange avec l'Union européenne l'AECG. Je pense qu'on doit envoyer un signal de croissance et non de chercher à soustraire.

130 Alors, l'industrie comprend difficilement comment on peut requalifier des zones qui sont aussi névralgiques et avantageuses pour elle sans que ça se fasse au détriment de leurs activités qui sont appelées à poursuivre leur croissance.

135 Le port de Montréal arrive déjà à sa pleine capacité avec 1,5 million d'équivalents 20 pieds, c'est les conteneurs, en 2015, et on prévoit avec l'avènement du terminal Viau que ce chiffre puisse monter à 2,1 millions à chaque année.

Donc, le port cherche continuellement des façons de maximiser l'utilisation de leur territoire et un territoire qui est à pleine capacité actuellement.

140 Donc, on peut difficilement diminuer aussi la zone d'échange ferroviaire CN-CP qui se trouve au port. Et c'est la première zone mauve le long du pont Jacques-Cartier, le long du Saint-Laurent, c'est en plein la zone d'échange ferroviaire.

C'est un peu la colonne vertébrale si on veut, pour les échanges avec le transport ferroviaire. Et c'est comme une porte d'entrée pour le réseau ferroviaire. Puis le fait d'avoir la

145 proximité des infrastructures portuaires et ferroviaires, bien c'est un avantage pour nous par rapport à nos concurrents nord-américains. Ça nous rend beaucoup plus efficaces pour gagner le Québec, l'Ontario et le Midwest américain avec les marchandises.

150 Et en lisant le document, on sent qu'on cherche plutôt à diminuer l'espace occupé par l'industrie à des endroits qui sont stratégiques. C'est un très mauvais signal pour nous qui est envoyé aux entreprises étrangères qui souhaiteraient utiliser le port de Montréal, les voies ferrées ou les autres installations de transport.

155 C'est un très mauvais signal aussi pour les entreprises qui souhaiteraient venir développer leurs activités dans le Grand-Montréal, pour nous c'est un frein au développement économique et c'est à contre-courant de ce dont on a besoin actuellement.

160 Il y a des projets importants qui s'en viennent avec l'avènement des zones industrialo-portuaires. On croit que la stratégie doit venir en adéquation au développement industriel de la zone logistique L'Assomption située dans l'est de Montréal et retrouvée dans l'éventuelle zone industrialo-portuaire de Montréal qui est amené par le gouvernement du Québec.

165 La proximité des infrastructures ça amène une amélioration de l'efficacité du transport des marchandises, mais aussi une diminution de la longueur des déplacements, une diminution des émissions de GES et une diminution de la congestion routière. Donc ça, je pense que c'est un fait à prendre en considération.

170 Dans le chantier « Un centre-ville ouvert sur le fleuve », nous ce qu'on dit c'est qu'il faut miser sur les infrastructures existantes, voire même les développer. Il y a déjà plusieurs accès existants dans l'arrondissement et sur l'île de Montréal pour le fleuve dont le Vieux-Port, le parc Jean-Drapeau, le parc la Cité-du-Havre, des initiatives développées conjointement avec la Ville de Montréal et le port de Montréal, c'est-à-dire au Pied-du-Courant qui a connu un vif succès cette année.

175 Le port de Montréal aussi arrivera en 2017 avec la réfection de la gare maritime Iberville et de la jetée Alexandra qui permettra d'amener les gradins aux citoyens vers le fleuve, qui permettra l'infrastructure embellie pour les touristes qui viennent des bateaux de croisière.

180 On croit aussi que les transporteurs routiers doivent avoir des heures de livraison flexibles pour les petits commerçants au centre-ville. Il y a des restrictions actuelles pour l'industrie et l'industrie l'accepte. Mais on entend certain dire qu'il faut aller plus loin encore. Alors, nous ce qu'on propose c'est que la Ville mette en place un comité sur le transport lourd de marchandise. Ça permettrait de rapprocher les citoyens et les entreprises et les entreprises de notre industrie, et trouver des solutions réalistes pour tous.

185 En terminant, l'industrie, le port, CN-CP collaborent pour améliorer les pratiques et démontrent qu'ils sont de bons citoyens corporatifs généralement. Alors, pour nous il est essentiel de développer le centre-ville sans nuire aux activités de transport et de logistique.

190 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

195 Merci beaucoup pour votre présentation. Quand vous parlez peut-être de faire un comité avec la Ville pour chercher des solutions. Vous diriez que vous comme industrie au centre-ville, vos problèmes majeurs actuellement quels sont-ils et qu'il faudrait travailler avec la Ville? Mais vos problèmes à vous, pas les problèmes de la Ville en général. À l'heure actuelle qu'est-ce qui ne fonctionne pas et qu'est-ce qu'on pourrait améliorer, pour vous?

200 **M. PHILIPPE NOËL :**

En fait, c'est sûr que la congestion routière, il y a aussi des entraves, les chantiers routiers. C'est un comité aussi qui se voudrait d'information pour les citoyens, démontrer ce qu'on fait nous de notre côté, ce qu'on met de l'avant pour améliorer la situation. Ce n'est pas parfait.

205

Mais c'est aussi pour voir qu'est-ce qu'on peut faire avec les petits commerçants qui ont des heures d'ouverture assez strictes, qui n'ont pas les moyens d'avoir des heures d'ouverture ou d'être au magasin à des heures, la nuit par exemple.

210

Donc, ça serait peut-être de se parler puis de collaborer ensemble pour améliorer les choses. Nous, on est très ouvert. On est une industrie qui cherche à collaborer constamment avec les citoyens. Donc, pour nous ça serait un peu vers ça qu'on voudrait se diriger.

215

LA PRÉSIDENTE :

Comme l'industrie de la livraison pourrait s'adapter à d'autres horaires, mais c'est le client qui attend sa boîte à qui il faudrait parler pour gérer tout ça.

220

M. PHILIPPE NOËL :

Bien, moi j'entends des fois des gens disent qu'il faudrait restreindre les heures de livraison. Ça serait difficile à faire dans le contexte actuel. Donc, c'est de voir quand on entend ce genre d'argument-là, qu'est-ce qu'on peut faire nous, de notre côté, pour trouver les solutions durables pour que ça puisse convenir à tout le monde, autant aux citoyens qu'aux entreprises qu'à nos transporteurs.

225

LA PRÉSIDENTE :

230 Puis toute la réflexion d'avoir à transborder sur de beaucoup plus petits camions pour des
flottes de camions au centre-ville qui sont moins gros, comme ça se fait dans d'autres villes. Est-
ce que l'industrie réfléchit à ça? Est-ce que c'est une possibilité à envisager pour Montréal comme
ça se fait ailleurs?

235

M. PHILIPPE NOËL :

Oui. On réfléchit toujours à améliorer les façons de faire pourvu que ça soit réaliste, pour
vous que ça convienne aussi à ce qu'il y a en place, à l'offre qu'il y a en place. Vous savez, il y a
240 une pénurie de main-d'oeuvre dans l'industrie du camionnage qui s'en vient au cours des
prochaines années. Donc, il va manquer de camionneur principalement sur l'Île de Montréal,
parce que les camionneurs trouvent que ce n'est pas très intéressant de rouler au centre-ville de
Montréal.

245

Donc, nous, c'est alarmant ce genre de menace-là un peu pour nos activités. Il va falloir
approvisionner les entreprises qui se situent au centre-ville de Montréal. Il ne faut pas freiner
leur déplacement, il faut, au contraire, les aider. Donc, c'est ce qu'on souhaiterait au moins dans la
Stratégie du Centre-ville, c'est qu'il n'y ait pas d'entrave aux transports routiers pour nous.

250

LA PRÉSIDENTE :

Puis est-ce que vous avez commencé à, je ne sais pas, puisque c'est vraiment votre
domaine, à réfléchir, à faire des études. Est-ce qu'il y a des études qui existent sur des petites
améliorations, des innovations qui seraient à la portée de main dans un avenir assez rapproché,
255 qu'on pourrait commencer à réfléchir maintenant à ça?

M. PHILIPPE NOËL :

On parle pour la main-d'oeuvre ou la congestion?

260

LA PRÉSIDENTE :

Pour la congestion, la livraison au Centre-ville.

265

M. PHILIPPE NOËL :

Oui. Nous on a fait des études. On continue en fait de collaborer. Il y a ma collègue Magalie Hamel qui travaille là-dessus, sur le projet autoview qui permet de mesurer l'indice de congestion par le transport des marchandises. C'est-à-dire que les transporteurs routiers ont des sons, ont des petites boîtes et sur une période de deux à trois semaines ils évoluent normalement et ils fournissent des données.

270

Donc, qu'est-ce qu'ils perdent comme temps dans la congestion. C'est quoi leur coût de transport. C'est quoi leurs émissions de gaz à effet de serre. Ils envoient ça au CIREL qui est un centre de recherche en logistique de l'Université de Montréal, et c'est traité de manière très confidentielle. Et nous, par la suite on réfléchit avec eux pour trouver des solutions.

275

C'est actuellement ce qu'on fait pour améliorer la situation. Cet exercice-là s'est fait principalement dans l'est de Montréal près du port de Montréal, parce que c'était surtout là que les transporteurs routiers avaient des problèmes. Mais rien n'empêche d'analyser le centre-ville également.

280

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Est-ce que tu as une question?

285

LE COMMISSAIRE CAOUETTE :

290 Juste un complément par rapport à ce que madame la présidente a dit. Quand on parle de
petits camions, c'est un peu comme ceux de Postes Canada. Est-ce qu'il n'y a pas des camions
de petit volume semblable qui justement circuleraient et se stationneraient beaucoup mieux au
Centre-ville, qui seraient envisageables un peu?

295

M. PHILIPPE NOËL :

Bien c'est ça. Comme je disais encore faut-il, il faut que ça soit réaliste aussi avec les
livraisons puis avec l'offre de livraison également. Donc, il faut prendre ça en considération.

300

LE COMMISSAIRE CAOUETTE :

Mais quelle que soit l'heure de la journée, c'est plus facile de circuler avec un camion de la
taille de ceux de Postes Canada qu'un 48 pieds.

305

M. PHILIPPE NOËL :

310 Je comprends, je comprends. Mais si ce qui est offert c'est des 48 pieds, je pense qu'il
faut quand même prendre en considération l'offre qui se trouve auprès des entreprises pour
transporter leurs produits ou leurs marchandises.

LE COMMISSAIRE CAOUETTE :

315

Merci.

LE COMMISSAIRE EL-HAGE :

320 En fait j'ai une question. En lien avec ce que mes collègues ont dit, une ville qui vous inspire sur ce plan-là, ça serait quelle ville?

M. PHILIPPE NOËL :

325 Une ville qui nous inspire sur...

LA PRÉSIDENTE :

Des exemples internationaux.

330 **LE COMMISSAIRE EL-HAGE :**

Des exemples internationaux.

M. PHILIPPE NOËL :

335 C'est une bonne question. Je pourrais vous revenir avec ça. Sincèrement, je n'ai pas de ville qui me vient à l'esprit actuellement pour ce qui est du centre-ville, la circulation. Mais ça me ferait plaisir de vous revenir peut-être avec un modèle, sans problème.

Je pourrais revenir auprès de Loïc.

340

LA PRÉSIDENTE :

Oui. C'est bon. Alors, on vous remercie beaucoup.

345 **M. PHILIPPE NOËL :**

Merci à vous.

LA PRÉSIDENTE :

350

Merci pour votre mémoire et votre présentation. Monsieur Dubrau.

Bonsoir.

355

MR. ANTON DUBRAU :

360

Hi, my name is Anton Dubrau. I'm a resident of Montreal and I'm largely concerned with transit. I work at a company called Transit App., and I had a very long presentation that relates all about transit and when you talk about downtown and you talk about transit, of course you have to think about the whole region; so I was going to talk about, a lot about this idea of a polycentral city, but I hope this idea – I don't know.

365

I would like to really jump into this idea that we want to build a polycentral city, and I don't want to go in a long explanation of what this is, but just saying like we need a transit system that gets us there into something where we have the region covered and something resembling rapid transit, and that around every station you have something resembling a town center so that the region and the downtown interact in this way with one another.

370

And the one way to build this, because we can't cover the whole region and metros, is something called an S-Bahn, which is something that comes from Germany, but there also exists a similar idea, Paris has an RER and London has a crossrail. And basically the idea is that, it's very hard to see, but basically the idea is that you build a transit system rather than building new tunnels, or whatever, or building the commuter rail which uses existing trains, you combine this

375 idea, that in downtown you build a tunnel that has a very high capacity and is connected with
existing rail lines to the outside.

So unlike the metro, which can't go very far outside because it's too expensive, and unlike
the commuter rail which is not very good in downtown, you have this hybrid system where the
380 only thing you really have to spend a lot of money on is downtown.

So this is the system that exists in Munich and you can see there is a high capacity trunk
line and a bunch of branches to the outside. And basically what I'm saying is that we need
something, we need to think about transit in Montreal in a similar way; and then, of course, how
385 does this relate to downtown, well, it relates to downtown in the sense that we need to think about
what this trunk line would be in Montreal.

By the way, this is Munich again, you have a lot of lines going through the trunk line, a lot
of lines, and then they branch out; and you see there is also another system, these are all
390 subways, metro lines that basically connect with this trunk line. And the way I think in Montreal
we should do this, we should think about building two trunk lines, a north-south and an east-west
line.

So if I look at what the Ville de Montréal showed in terms of the problems that exist today
395 with transit, is we have capacity issues coming from all sides.

We basically have two metro lines that go downtown. The yellow line doesn't really go
downtown, most people transfer to the orange and the green line; so, of course, there is capacity
issues on the east.

400 So it's like we need really to have much much more capacity than we have today. And if
you want more people to go from cars to using public transit, we need to like double the capacity

of transit compared to what we have today, and this is where the idea of a north-south and an east-west tunnel comes in.

405

So basically the north-south tunnel that I'm saying we should have, we already do have it, that's the existing Mount-Royal tunnel, and this is part of what today is part of the REM proposal, so they use by the Deux-Montagnes line, it's used today by the Mascouche line and there was always a proposal to get the Saint-Jérôme line in there. And the east-west line, the east-west tunnel that I propose, I would just put this along the 720, the highway area, and basically it's a continuation of the commuter rail lines going into downtown.

410

So the way I would think about this, is that this commuter rail line should be turned more into rapid transit so that it connects into this high-capacity rapid transit light service going through downtown.

415

So basically when you think about what kind of service you might have in the end, it's like we might have this north-south connection and the east-west connection, and the blue lines are the metro lines, so you have the metro covering the Montreal area, but then having the heavy rail system, the S-Bahn, whatever you want to call it, the RER, would cover more of the area and there would be this convergence of services in downtown and the east-west and the north-south.

420

And I think this is basically how we can build a rapid transit system relatively affordably because we can, all of these lines that I drew outside, these are existing rail lines, most of them, most of them. Some of them are former rail lines.

425

So this means that if we can leverage the existing rail lines and build an existing tunnel for downtown, we can build a rapid transit system covering the whole region, and this basically brings us to the REM because the REM is, basically what I'm saying, is the north-south tunnel system. So again, the REM does look a lot like what I'm saying; we have a downtown trunk line

430

with a lot of capacity, and with the branches on the east, while there is only one branch in the south.

435 But the problem is that the REM is very exclusive, because we really need not just the REM to use the tunnel, we need the AMT line, which is up here, and the Saint-Jérôme line, and Via Rail. There were proposals to basically get all of these lines into the Mount-Royal tunnel as it exists today and already the Mascouche line up there is using that tunnel.

440 But with the REM that proposes to monopolize the tunnel, it will look something like this, where basically REM uses the tunnel and has this trunk line for itself and then the Mascouche line here there will be a forced transfer at the correspondence A-40 station and there will be another possible transfer at Canora.

445 I don't know whether this has been dropped from the plans already. In reality, there is a long detour downtown. But there was the plan of course to get this Saint-Jérôme line into downtown.

450 And then thirdly, of course there is the Via Rail going to Quebec City which would basically be capped twice. It looks kind of funny this way, there is the Gare Centrale where that connects to Toronto, and then here, that connects to Quebec City, so we basically have this gap.

455 And of course, this is kind of incongruous because nowadays it's already a heavy rail tunnel, it connects through there. It's just going to be converted to a technology that is going to be incompatible. And I think this is actually kind of problematic as an idea because, if you look at the population line, at the population, the West Island where the REM will be serving actually has lower population density than the area along the Mascouche line, it's not so easy to see with these colours, but these areas are much more dense along the Mascouche line and the Saint-Jérôme line also has relative density.

460 So we are basically serving these areas here, but we will cap, we will cut off, with the
REM, these areas there; so this is going to cut into the West Island line, if you look at the REM
which is basically the green, the stations surround them. They have very little populations around
them; and because it's along a highway, you can't really build town centers. What we are going to
have, is we are going to have parking, right? So it's almost antithetical to this idea of transit lines.

465 Rapid transit should be built to be town centers, right? So there's all sorts of problems
with this, but we really want to have, we really need to connect to these areas.

470 I made another graphic here. This is the Mascouche line area, that is basically
Montreal-North, that is only basically connected with buses; and with the Mascouche line there's
very few stations along them and very little service. But in this area, there live more people than
the whole West Island and the density is about three times more; and this will be cut off from
downtown with the REM.

475 So again, if I look at the REM, I made this little capacity graph. So this is the existing
tunnel, it is the Mount-Royal tunnel capacity during the peak. The peak is sustained for a very
short time, but this is the theoretical peak, it's around 10,000 people per hour/per direction, and
with the REM we will go to 12,000, except the seated capacity we will actually go from 4,000 to
two and a half thousand, it will actually down, and only with the successive phases of the REM
which, at the third service level, we actually need to buy more vehicles than the REM will have
480 initially. It will get more seats than we have today.

485 So it's like there is a lot of capacity increase on the face of it, but a lot of it is like
standing capacity; so I'm a little bit concerned because this is 24,000. The metro has 30,000 to
40,000 as a capacity. So we basically built a system that today has 10,000, it could have 20,000
with just more, if we had more rolling stock. We could have even more capacity, like the RER or
the S-Bahn; they often have capacities approaching 40,000 people per hour, but the REM will
only have 24,000, and it's running at 90 seconds, every 90 seconds one train, that's because the

490 trains will be so short. So I'm a little bit concerned that there won't be enough capacity. So this basically sums up the issues with the REM. It's basically because of the monopolization of the Mount-Royal tunnel and the conversion of this heavy rail into a lighter rail system with a medium, it's a light metro, it has a medium capacity.

495 Via and AMT loses access to downtown, but these populations that live near these AMT lines, they are actually higher and that means that the overall capacity increase is small. So if you look at the original map that we had with all of these capacity constraints going into downtown, we are going to have the issue that we won't be able to get a whole lot more transit. We need to double the capacity going downtown.

500 And then, of course, the result is that we will have less overall transit ridership, and that means that without access for all of these people living in these outer areas to downtown, we will lose the potential to be, for Montreal downtown to be an even stronger employment center because a lot of these people won't be able to get downtown.

505 We will have more people driving and, of course, if you have more people driving, then you will have a lot of cars, you have a lot of pollution, you have a lot of noise, that means lower quality of life; and if you really want people to live in downtown, well, we need to get the cars out, we need to increase the quality of life because people don't want to be surrounded by cars in the areas where they live.

510 So basically what I am saying is we need a shared system. This is my main concern about all of this project because I'm thinking about the future. I'm thinking about, you know, we need this high-capacity north-south trunk line that already exists today and the proposal that I have shared is basically saying that at the tunnel mouth we should have a connection with the Saint-Jérôme line; and basically only this section through the tunnel should be shared.

And the way you can still maintain a very high-frequency is basically to say that the Edouard-Montpetit station would only be served by the REM so that the heavier rail wouldn't have to stop there and you can then intermingle the services at very high-frequency together.

520 And then the related idea is that McGill should maybe be built as a 4-track station so that every train can stop there because basically, if you have a 4-track station, you can have one train already in there whereas the other can get in there and then, because they don't use up each other's capacity, you have more capacity for... capacity because you can have a higher frequency because the trains won't block each other. So this is really what I would like to see for
525 downtown.

I made this little graph, this is based on the 2007 AMT study to put tunnel stations at McGill station and I actually see the street is like 36 meters wide, so it's actually theoretically possible to have a 4-track station based on... I mean I just basically took the plan to see can you
530 actually make it, and yes, you can, anyway. So I would conclude here, I have a bunch of other things, but since I only have ten minutes, I would like to conclude here for now. Thank you very much.

LA PRÉSIDENTE:

535 Thank you very much. It's very interesting. For me, I really get the message that you want to share with us. I don't have a specific question. If you have other considerations for the downtown area, for Montreal, or other than that, because I need to understand, please share it with us. And do you have a specific question?

540 **LE COMMISSAIRE CAQUETTE:**

Just a point of information. Is Munich, does the city of Munich have as many habitants as Montreal? Is it the same size city?

545

MR. ANTON DUBRAU:

Munich has about two and a half million people, I think.

550

LE COMMISSAIRE CAOUCETTE:

Okay, it's roughly...

555

MR. ANTON DUBRAU:

It's a bit smaller. But then, Munich only has one tunnel, right, and I'm saying Montreal would probably need two tunnels, right? So that's why I'm saying north-south, east-west.

560

LE COMMISSAIRE CAOUCETTE:

And if I understood well, your east-west tunnel would be along the Ville-Marie highway or south more in Old Montreal?

565

MR. ANTON DUBRAU:

So I actually have a couple more slides on the east-west, if you want me to go into that.

570

LE COMMISSAIRE CAOUCETTE:

No, no. But I mean I just want to be sure that I understood clearly that the east-west, the new tunnel, in a certain way, would be along the existing Ville-Marie highway.

575 **MR. ANTON DUBRAU:**

Yes. You can't build it all along it because Ville-Marie has a tunnel, it's very concentrated around Gare Centrale, I don't think you can use it there; but around the Palais des Congrès you can start using the 720 highway. Like if you look at it, this is what it often looks like, there is often
580 construction with all of the lanes used; so really, there seems to be a fair amount of space. Basically the idea is that the 720 was never really extended along Notre-Dame East, so there is excess capacity east of the Palais des Congrès, that could be used by a rail line. And then, the tunnel that you would build, the new rail tunnel, would only be about 2 kilometers between the Place des Arts metro station and the existing Lucien-L'Allier station.

585

By the way, this tunnel, this idea was already proposed in the past, like Projet Montréal proposed it in 2009, so it's not completely crazy.

590

LE COMMISSAIRE CAOUETTE:

Okay, I get the point.

LA PRÉSIDENTE:

595

Thank you very much for your presentation. I don't have a specific question, but if you have something more that you want to tell us...

600

MR. ANTON DUBRAU:

605 Right. Well, I mean if you allow me to continue a little bit. So one good thing with the east-west tunnel is that it has some potential for urbanism improvement, so I said it could be going through downtown for 2 kilometers. I don't know exactly where it could be, but I think this could be planned. I think the major idea is to say that there is a highway for a lot of it and then there is some question about where it could possibly go. The idea is mostly that it would be a good idea to have a high-capacity tunnel line connecting to the east.

610 There are some proposals to already go to the east and, of course, many proposals go to the west, like already lines existing that go to the west, like the Vaudreuil-Hudson line, the Candiac line going to LaSalle and, of course, the Saint-Jérôme line which loops around Hampstead and Saint-Luc without any stations naturally today.

615 So I think that, for example, if you go a bit further east along the highway there is the Radio-Canada area, which is very large, and I think there is always this idea that maybe we should do something with it, this should be developed. We should impose maybe a sort of human-scale street grid on it and maybe we can have more density.

620 So I did this here in blue, I just took the Radio-Canada area, and what if we just impose a street grid? And right now I'm not very well connected, but if you have an east-west line and you could have a station at Papineau, which already, by itself, is also a strong bus corridor right now, then you could basically encourage development in this area.

625 And then, if you go a bit further east, so this is the Radio-Canada area, there is the Port of Montreal area which there was always the proposal to, maybe we should take the Port of Montreal area and develop it and there is also a very large rail line by CP in this area.

So if you look at the rail lines that exist and say well, if we can use these rail lines to maybe build some rapid transit, there is a lot of space, the right of ways are very big, then we

630 could maybe have these very large development areas for densification that are very close to
downtown, right? Here is Gare Centrale, right?

635 So it's not just about thinking the region is large, it's also thinking about, you know,
the downtown because any time you have a rapid transit line, you have the opportunity for
development; and if they pass along these sort of industrial areas that are sort of receding from
downtown, with transit you can encourage development much more easily than if you just open it
up for development without transit.

640 Yes, I had some more concerns about the REM, about downtown, the Gare Centrale, are you
interested in that at all? Do you want me to go further?

LA PRÉSIDENTE:

645 No, we really understand the message about your reservation about the REM and it's really just
one part of our major study here.

MR. ANTON DUBRAU:

650 I know, I know.

LA PRÉSIDENTE:

655 And we understand that citizens have concerns about the REM, its design and the way it links
with other systems, so we are aware of that challenge in our work.

MR. ANTON DUBRAU:

660 Well, I think that Ville de Montréal so far they have not addressed at all that there is lines going into downtown that will be cut off and there has been, so far the Ville de Montréal has been so happy about this new project and it's like if we don't share the tunnel, which is an immensely important infrastructure, then this will have problems for the whole region down the line because we can't build another tunnel, it's going to cost 2 billion dollars, right? Anyway, so I really hope that Montreal is going to be more adamant about sharing the infrastructure and using it as most efficient as possible. Thank you very much.

665 **LA PRÉSIDENTE:**

Thanks. Alors, la parole est à vous.

670 **M. DENIS BOLDUC :**

675 Merci, Madame la présidente. Bonsoir, bonsoir, monsieur les commissaires. Alors, mon nom est Denis Bolduc, je suis le président du SCFP-Québec. Je suis accompagné de Daniel Leroux, Daniel Leroux qui est président du conseil provincial du secteur du transport terrestre au SCFP-Québec, et monsieur Mathieu Vic, qui est conseiller syndical au service de la recherche chez nous au SCFP-Québec.

680 Alors, merci beaucoup de nous permettre de nous exprimer, de venir vous parler aujourd'hui dans le cadre des consultations sur la Stratégie centre-ville de Montréal.

Comme nous l'avons indiqué dans notre mémoire on va se concentrer principalement sur l'axe transport actif et collectif.

685 D'abord, je vous présente le Conseil provincial du secteur du transport terrestre du SCFP-Québec. C'est 7 100 membres qui travaillent dans le transport urbain au Québec et parmi les sections locales du Conseil provincial de la région métropolitaine de Montréal on retrouve le

690 syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes en transport de la Société de transport de Montréal. Le syndicat du personnel administratif, technique et professionnel du transport en commun à la Ville de Montréal, le syndicat des chauffeurs d'autobus du Réseau de transport de Longueuil et le syndicat des chauffeurs d'autobus de la Société de transport de Laval.

695 Nous représentons aussi des dizaines de milliers de membres qui travaillent ou transitent quotidiennement par le centre-ville de Montréal. En tout au SCFP-Québec c'est 110 000 membres. Et on a une structure nationale le SCFP-Nationale le plus gros syndicat au Canada, 635 000 membres.

700 Et comme vous l'aurez constaté dans notre mémoire, nous voulons principalement parler du projet de Réseau électrique métropolitain, de la Caisse de dépôt Infra et mon collègue monsieur Leroux vous parlera brièvement, après ma courte présentation, des voies réservées pour les autobus.

705 On fait partie le SCFP-Québec d'une coalition, une coalition nommée Transparence qui regroupe des écologistes, des biologistes, des syndicalistes et des groupes de citoyens. On milite contre le REM et on profite de toutes les tribunes pour démontrer en quoi ce projet-là est mal conçu, est mal avisé, selon nous. Et on a que quelques minutes aujourd'hui. Alors, on va se limiter à quelques aspects du projet.

710 Pour le SCFP il est clair que le projet de Réseau électrique métropolitain de la Caisse de dépôt et de placement Infra n'est pas le bon choix pour l'environnement, ce n'est pas le bon choix pour les contribuables, ni pour les usages du transport en commun ou pour le développement socioéconomique de la région métropolitaine.

715

Nous savons tous et toutes que les investissements dans le transport en commun peuvent contribuer à la croissance économique - on ne nie pas ça – et à augmenter la qualité de vie des résidents d'une ville, mais avec des sommes, des argents limités.

720

Il faut s'assurer que les projets en transport collectif d'aujourd'hui soient bien conçus en maximisant l'achalandage, en réduisant le plus possible le nombre de voitures sur nos routes et en réduisant les inégalités sociales en s'assurant que les moins nantis aient au minimum un bon accès au transport public. Et malheureusement, le projet REM ne répond pas à aucun de ces critères.

725

En termes d'achalandage. Le choix de technologie trop cher fait en sorte qu'on ne pourra bâtir que de 12 à 15 nouvelles stations avec le REM. Et on a plusieurs organismes avec qui on travaille dont le groupe Option transport durable qui démontre que pour les mêmes investissements on pourrait ajouter six lignes de tramway. On pourrait prolonger la ligne de métro, la ligne bleue et ajouter un système d'autobus rapide qui déplace trois à quatre fois plus de personnes.

730

D'ailleurs, on veut remplacer dans ce projet la ligne Deux-Montagnes de l'AMT, une ligne électrifiée qui est la plus performante du réseau par un train électrifié de la Caisse qui ne va pas augmenter le nombre de passagers. Puis pour ça, on veut dépenser 1.2 G\$, 1.2 G\$ pour remplacer un train électrique par un autre train électrique.

735

Vous allez devoir m'expliquer comment cela a du sens lorsque pour 100 M\$ on pourrait doubler la capacité de la ligne actuelle en ajoutant des voitures à deux niveaux. Voilà un seul exemple parmi plusieurs qui montre en quoi on gaspille de l'argent avec ce projet.

740

Par ailleurs, quelques mots en termes d'environnement et de gaz à effet de serre. Les experts sont clairs, le projet REM va créer plus de gaz à effet de serre qu'il va en éliminer et cela est surtout dû au fait que le tracé passe par des régions peu développées. Les données

démontent clairement que lorsque des lignes de transport en commun traversent des quartiers
denses, on réduit le nombre de voitures, parce que les gens optent plutôt pour le transport
745 collectif, parce que c'est plus simple.

Par contre, lorsqu'on passe dans des régions peu développées où l'on va construire des
résidences, comme ça sera le cas avec le REM, pour chaque nouvel utilisateur du transport en
commun on ajoute cinq voitures sur les routes. Ça veut donc dire qu'il y aura plus de congestion
750 sur nos routes. Et parallèlement à ça, puisque le tracé n'est pas bien intégré avec le métro et que
la cession du tunnel du mont Royal au REM va bloquer le train de l'est, des problèmes de sur
achalandage de la ligne orange seront exacerbés.

Finalement, lorsqu'on planifie et finance un système de transport en commun avec en tête
755 les profits d'abord plutôt que les intérêts des utilisateurs, on obtient un tracé qui ne répond pas aux
besoins réels, plutôt que de passer par les régions un peu moins nanties qui ont le plus besoin de
transport en commun, comme le sud-ouest et l'est de l'île. Il passe par les régions plus aisées
comme le montre la carte que je vous ai distribuée. Celle qui est en rouge. Alors, les zones plus
foncées pour les strates de population moins nantie.

En plus, avec une tarification uniformisée par la nouvelle Agence régionale du transport
760 métropolitain, tout indique que la tarification va augmenter pour tous les utilisateurs du réseau
incluant ceux de la Société de transport de Montréal, et encore une fois ça sera les moins nantis
qui en subiront les plus lourdes conséquences.

Bref, le projet REM ne fera probablement qu'augmenter le problème d'inégalité sociale à
765 Montréal.

J'aimerais bien continuer sur quelques points, mais je vais laisser un peu de temps à mon
770 collègue, Daniel, pour vous parler des voies réservées et par la suite on répondra à vos questions.

M. DANIEL LEROUX :

775 Bonsoir, Madame la présidente, bonsoir, Messieurs les commissaires. Bon, les voies réservées. Le SCFP croit que le partage de la route entre tous les usagers est possible puis essentiel. Comme il est écrit dans notre mémoire.

780 Sauf que dans le contexte actuel ce partage entre les autobus et les cyclistes est compliqué surtout dans les heures de pointe. Puis quand je dis dans les heures de pointe, c'est parce que 80% des voies réservées sont dans les heures de pointe. En dehors des heures de pointe, il y a beaucoup moins de voies réservées.

785 Puis là, ça se complique davantage depuis le 10 juin, parce qu'il y a un nouvel article 341 du code de sécurité routière : « Tous véhicules routiers doit être à un mètre d'un cycliste dans une zone de 50 kilomètres et moins et à un mètre et demi d'un cycliste dans une zone de 50 kilomètres et plus, pour pouvoir dépasser un cycliste. » Donc, on s'entend que ça s'en vient de plus en plus compliqué pour les chauffeurs d'autobus.

790 Présentement les décisions d'aménagement du transport dans les artères sont prises par les villes sans qu'aucune norme provinciale ne détermine l'espace, la configuration à respecter pour assurer la sécurité des cyclistes, c'est-à-dire pour les voies réservées, les voies réservées cyclistes autobus et les pistes cyclables. Il ne semble pas y avoir de normes. Les villes semblent faire ce qu'ils veulent pour les pistes cyclables ou les voies réservées.

795 Cela dit, dans le contexte actuel, le SCFP-Québec et le CPSTT croient qu'il est dangereux pour les cyclistes de circuler dans les voies réservées aux autobus. Puisque dans plusieurs de celles-ci il n'y a aucune possibilité de dépassement selon la loi, cela ralentit énormément le service de transport en commun rapide auquel les usagers ont droit et s'attendre d'avoir.

800 On ne comprend pas parce qu'on crée des voies réservées pour améliorer la fluidité du transport en commun pour inciter les gens à prendre le transport en commun et on va aller intégrer des cyclistes dans les voies réservées. À notre avis c'est un non-sens, ça va ralentir le transport en commun, ça n'incitera pas les gens à aller prendre le transport en commun. Les gens vont continuer à utiliser leur voiture.

805 Pour le SCFP et le CPSTT, la solution passe nécessairement par des espaces dédiés et sécurisés pour les vélos, et ce, à l'extérieur des voies réservées.

810 Vous savez, moi je suis chauffeur d'autobus sur l'Île de Montréal depuis 20 ans. Malgré mes fonctions syndicales, je suis un chauffeur d'autobus moi. J'ai 20 ans d'expérience sur l'Île de Montréal. Puis je vous invite à aller prendre un café sur la rue Mont-Royal à l'heure de pointe en après-midi puis aller voir comment un chauffeur d'autobus peut faire pour se sortir, le nombre de vélos qui y circulent. On a rien contre les vélos, c'est correct. Sauf qu'on devrait essayer de séparer...

815 C'est pour la sécurité des vélos, mais ce n'est pas juste pour la sécurité des cyclistes, c'est pour la sécurité des chauffeurs d'autobus et les passagers dans l'autobus. Parce qu'une manoeuvre brusque ou un freinage brusque d'un chauffeur d'autobus, on a des passagers debout à l'intérieur dans l'autobus. Ce qui va arriver c'est qu'on peut blesser des gens aussi.

820 Ça fait que je vous invite à aller sur la rue Mont-Royal, aller prendre un café à l'heure de pointe. Vous allez constater que ce n'est pas facile à gérer pour un chauffeur d'autobus la situation avec les vélos.

825 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

830 Merci beaucoup pour vos présentations qui nous parlent de déplacement à Montréal.
C'est intéressant d'avoir votre point de vue, parce qu'on se fait beaucoup dire par d'autres : il faut
partager les voies, il faut partager les voies. Mais en effet, il y a un défi quand il faut arriver à
l'heure et puis qu'on a un autobus.

835 Est-ce que vous avez, sur le principe je comprends bien, mais je me demandais, parce
que vous êtes venu avec votre analyste aussi, si vous avez des données, des chiffres, comment
dire, pour nous outiller à mieux comprendre ce défi-là, pour nous aider nous après ça à mieux
l'expliquer?

840 **M. MATHIEU VIC :**

Spécifiquement à ce sujet-là, c'est ma collègue qui est l'experte. Mais on a des données,
puis ça, c'est quelque chose qu'on pourrait vous fournir. Je ne sais pas s'il y a un moyen qu'on
vous envoie des documents?

845 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. À travers nos analystes.

850 **M. MATHIEU VIC :**

O.K. Je vais leur parler puis on vous fournira... on a au moins deux études à ce sujet-là
qui ont été produites par une de mes collègues.

855 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. On comprend bien, parce que moi je suis utilisateur de BIXI et d'autobus et de voies réservées et automobiliste. Je suis Montréalaise et je sais qu'il y a des défis sur la voie publique.

860 Est-ce que tu as une question?

LE COMMISSAIRE CAOUCETTE :

865 Oui. Je sais que vous n'êtes pas la STM, par contre, votre syndicat regroupe des opérateurs de métro et des gens dans différents services connexes, semblables. On se posait la question nous, quand on parle de congestion sur les lignes oranges et vertes, fondamentalement c'est à peu près de sept heures le matin à neuf heures le matin, ensuite, ça se débogue de façon substantielle.

870 Je suis moi aussi Montréalais, moi aussi je prends la ligne de métro, et je le constate de visu. Je sais que ça ne réglerait pas tout, mais est-ce que d'augmenter – si vous me dites que je suis hors d'ordre parce que vous n'êtes pas la STM, il n'y a pas de souci – mais d'augmenter la fréquence des trains, des métros ou même simplement l'introduction progressive des trains AZUR
875 comme ça va se faire, où est-ce qu'on peut être plus nombreux, c'est plus agréable. Est-ce que ça va contribuer un peu à cette chose-là?

Autrement dit, est-ce qu'il n'y a pas des réflexions quand on dit que c'est jammé, c'est bloqué. Oui, mais il y a peut-être des idées à amener, puis j'espérais que vous en ayez?

880

M. DANIEL LEROUX :

885 Je sais que présentement avec la venue d'AZUR va faire... parce que moi je suis un employé de la STM, je ne suis pas un représentant de la STM. Mais j'ai une bonne idée, parce que je fais partie du syndicat depuis 15 ans à la STM.

890 Avec la venue d'AZUR va pouvoir rentrer plus de monde par train. Mais présentement avec l'ancien métro, il était saturé. La ligne orange par exemple, ce que vous dites, ils ne peuvent pas rajouter de métro, présentement ils ne peuvent pas.

LE COMMISSAIRE CAOJETTE :

895 Mais autrement, plutôt que d'avoir à toutes les trois minutes, si je l'avais toutes les deux minutes et demie.

M. DANIEL LEROUX :

900 Ils ne peuvent pas, c'est trop près. Oui, c'est pour ça qu'AZUR est ouvert d'en avant à l'arrière, pour pouvoir rentrer plus de clients par rame.

LE COMMISSAIRE CAOJETTE :

905 On est déjà à la limite, là? C'est ce que vous me dites, de fréquence?

M. DANIEL LEROUX :

910 Oui. C'est ce qu'ils nous disent, parce que nous aussi on veut avoir plus de trains, c'est plus d'employés. C'est juste bon pour tout le monde, faire travailler les gens. Mais ils me disent qu'ils sont saturés avec les anciennes rames, le MR73, ils sont saturés.

LE COMMISSAIRE CAOUETTE :

915 O.K. Parce que remarquez, le jeu se joue des deux côtés. Ça joue au côté de l'offre que
vous faites, de transport, mais de la demande. Si les gens, évidemment décalaient le moment où
ils utilisent la ligne orange et la ligne verte, autrement dit peut-être plus près de sept heures, sept
heures et quart le matin, ou décaler, passer huit heures et demie, neuf heures. Autrement dit, si la
920 période intense était répartie un peu avant, répartie un peu après, c'est sûr que ça ne dépend pas
de vous, finalement ça dépend des universités, des étudiants, des employeurs, des employés.

M. DANIEL LEROUX :

925 Oui. Je vais vous dire ce que vous avez dit au début : vous êtes hors d'ordre, là. Non,
mais je ne peux pas vous répondre.

LE COMMISSAIRE CAOUETTE :

930 Non, O.K.

LE COMMISSAIRE EL-HAGE :

935 Bien, merci pour votre présentation. Ma question est de savoir est-ce que cette
cohabitation dangereuse est dangereuse partout ou c'est juste sur quelques lignes d'autobus?

M. DANIEL LEROUX :

940 Dans les voies réservées, c'est dangereux partout, partout.

LE COMMISSAIRE EL-HAGE :

Est-ce que votre carte, c'est ça, est-ce qu'elle parle?

M. DANIEL LEROUX :

945

Non. La carte c'est pour le SLR, mais pour les voies réservées tu veux savoir?

LE COMMISSAIRE EL-HAGE :

950

Oui.

M. DANIEL LEROUX :

955

Avec les vélos. Sur toutes les voies réservées. Imaginez, dans toutes les voies réservées les vélos ont le droit de circuler. Moi ce que j'aurais aimé c'est qu'avant qu'on sorte cette procédure-là d'un mètre puis d'un mètre point cinquante, c'est correct, il faut protéger les cyclistes puis il va toujours y en avoir puis il y en a de plus en plus à Montréal. Sauf que ce que j'aurais aimé c'est qu'on sensibilise, qu'on fasse plus de sensibilisation pour les cyclistes de respecter le Code de la route. Là, on s'est tout de suite attaqué aux automobilistes, à tous les véhicules qui circulent sur la route sans sensibiliser le cycliste.

960

Parce que moi j'ai parlé à beaucoup de corps policiers puis des fois ils voient des infractions, à part un stop ou une lumière, ils peuvent faire quelque chose. Le restant, ils ne peuvent rien faire. Ça fait que moi je me tasse pour dépasser le cycliste à un mètre, puis lui il vient me repasser en l'espace d'un pied puis lui il repasse.

965

Bien, si moi je dois respecter le mètre quand je le dépasse, pourquoi lui ne doit pas le respecter quand il vient me rejoindre ou qu'il me redépasse. Tu sais, aurait aimé qu'on sensibilise plus les cyclistes.

970

Des cyclistes il va toujours y en avoir des délinquants, il y a toujours un cinq pour cent de délinquants. Je n'ai rien contre les cyclistes puis je ne veux pas me faire attaquer par Vélo-Québec, mais il va toujours y en avoir. C'est là-dessus que moi je trouve qu'on aurait dû donner un peu plus d'armes aussi au SPVM, mais je vais parler pour Montréal, parce que je les ai déjà rencontrés, ils n'ont pas d'outils, ils n'ont rien. Puis ils n'ont pas plus d'outils non plus pour mesurer le mètre aussi. Les cyclistes s'en plaignent de ça.

975

LE COMMISSAIRE EL-HAGE :

980

Très bien, merci.

LA PRÉSIDENTE :

985

Merci beaucoup pour votre présentation et pour l'information qui vient compléter pour nous notre réflexion. C'est vraiment bien apprécié.

M. DENIS BOLDUC :

990

Et le délai pour les documents, on peut faire ça assez rapidement.

LA PRÉSIDENTE :

Bien nous, on a deux mois de rédaction devant nous.

995

M. DENIS BOLDUC :

Ah bon, O.K. Alors, on va vous faire venir ça. Ça va nous faire plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

1000

Merci.

M. DENIS BOLDUC :

1005

Merci de nous avoir entendus.

LA PRÉSIDENTE :

1010

Alors maintenant, on passe au Quartier de l'innovation.

M. CAMERON CHARLEBOIS :

1015

Bonsoir. Merci de nous recevoir. Je m'appelle Cameron Charlebois, je suis président du groupe de liaison et urbain pour le Quartier de l'innovation et Damien Silès qui est directeur général. Donc, d'entrée de jeu peut-être quelques mots sur le Quartier de l'innovation et par la suite sur le groupe de liaison urbain, puis on passera à nos propos par la suite.

M. DAMIEN SILÈS :

1020

Merci. Bonsoir, Madame la présidente, bonsoir, Messieurs les commissaires. Quartier Innovation est né en 2013 sous l'impulsion de l'Université McGill et l'Université ETS, École de technologie supérieure, et répondait en quelque sorte au développement immobilier qui est actuellement dans le Quartier innovation. On parle de plus de six milliards d'investissements privés.

1025

1030

Le Quartier innovation n'est pas un projet immobilier en tant que tel. L'idée de voir comment, à partir de ce boom, et on parle de la rue McGill à la rue Atwater, René-Lévesque au canal Lachine, comment on a la possibilité d'en faire un laboratoire d'expérimentation urbaine de calibre international.

1035

Utiliser le savoir-faire universitaire. Et depuis nous nous retrouvons avec quatre universités, UQAM et Concordia qui ont rejoint les autres universités avec 25 membres du secteur privé, de grandes entreprises qui sont intéressées à soutenir ce projet pour être capable d'en faire un laboratoire pour être capable d'humaniser, démocratiser l'innovation et le savoir-faire montréalais.

1040

On a la chance à Montréal de faire partie des rares villes en Amérique du Nord où le Centre-ville est habité. On a la chance à Montréal d'avoir ce boom dans lequel on va avoir autant des appartements que des sièges sociaux qui vont être créés. On a vu avec la tour Deloitte dernièrement. Et notre idée et notre but sont de voir comment on peut humaniser ces gens qui travaillent, qui étudient, qui habitent dans ces tours à partir de l'innovation et à partir de projets concrets.

1045

Donc, je développerais peut-être quelques autres projets plus spécifiques au niveau du centre-ville, mais il est certain que la face du Centre-ville va changer complètement avec cet apport qui a été mis en route.

1050

Et donc, nous avons parmi une multitude de comités, un comité dont monsieur Cameron Charlebois est président, un groupe de liaison avec l'ensemble des développeurs immobiliers, avec des citoyens. Et l'idée de voir comment ensemble on peut travailler et on peut trouver des solutions qui touchent le centre-ville.

1055

On est un OSBL, très important, j'ai oublié de le dire. On n'est surtout pas un campus universitaire. Et notre but est de rejoindre les gens de sept à quatre-vingt-dix-sept ans.

Donc, voilà pour la présentation.

M. CAMERON CHARLEBOIS :

1060

Merci Damien, puis je pense qu'il faut souligner que le Quartier de l'innovation tombe ou figure dans les réseaux de Quartier de l'innovation ailleurs dans le monde. On en trouve à Barcelone, partout en Europe, aux États-Unis. Puis nous essayons, avec un groupe comme le groupe de liaison urbain à faire du Quartier de l'innovation de Montréal le meilleur de tous les quartiers, le plus diversifié, le plus culturel, vraiment un écosystème urbain complet.

1065

Alors, nous n'allons pas passer en détail les propos du mémoire. Vous avez lu. Donc, nous sommes là pour répondre aux questions. Juste peut-être relever certains points qui nous paraissent plus névralgiques.

1070

D'abord, je pense que l'approche à la Stratégie, d'ailleurs une stratégie c'est une très bonne idée puis l'approche est valable. Ce qui est dans le document. Et pour nous c'est extrêmement important dans un sens un peu plus global de reconnaître le centre-ville comme une entité, un objet stratégique pour le développement de Montréal.

1075

Donc, si c'est identitaire, c'est un moteur tel que souligné dans le document. C'est aussi un milieu de vie. Alors, c'est une notion stratégique et la Ville passe par là. Ce n'est pas le seul objet, le seul vecteur de développement stratégique de la Ville, mais ça en est le noyau principal.

1080

Mais en même temps, c'est une entité extrêmement complexe et multicouche, comme le document dit avec les milieux de vie à côté des centres économiques, à côté des autres organisations ou des autres initiatives. Et moi-même je suis un résident de la rue Overdale depuis 34 ans, puis Overdale c'est dans l'ombre de toutes les tours du Centre Bell. Donc, j'ai une maison entourée de tous de 40 étages, mais c'est ça vivre au centre-ville.

1085

Un autre enjeu qui se dégage dans l'approche stratégique, c'est plus juridictionnel. Donc, ça couvre plus qu'un arrondissement. Ce qui est une très bonne idée en soi, mais on ne connaît pas encore les modalités de gouvernance de ça. Est-ce que ça va passer par des règlements d'urbanisme, et des budgétisations particulières pour les initiatives à venir? Ce n'est pas clair dans le document et c'est peut-être prématuré d'avoir la réponse, mais c'est un enjeu extrêmement important.

1090

1095

Quand on parle de Ville-Marie, c'est clair le maire de Montréal est aussi le maire de Ville-Marie. Mais il n'est pas maire de sud-ouest. Il n'est pas le maire non plus de Rosemont-Petite-Patrie ou du Plateau. Alors, s'il y a un enjeu là qu'il faut vraiment dénouer dans les plans à venir.

De toute façon, ça va certainement prendre une grande concertation de tous les acteurs du territoire.

1100

Troisièmement, vu que nous sommes un Quartier de l'innovation, ça va prendre des projets novateurs pour concrétiser la vision. Les projets ne sont pas là encore. On attend le plan d'action. Mais sur ça, on fait le plaidoyer pour une confection du plan d'action en concertation avec le milieu où nous allons être très présents, au moins pour ce qui concerne le territoire. Puis le territoire du Quartier de l'innovation, comme c'est souligné dans le document, couvre une bonne partie du centre-ville, le Centre des affaires, Quartier des gares et jusqu'au quartier Griffintown et le sud-ouest.

1105

1110

Mais ce plan d'action doit comprendre des initiatives ou des interventions catalytiques, catalyseurs. Puis ça nous est d'un grand apport important de pouvoir voir qu'est-ce qui sera dans le plan d'action et comment nous pouvons nous concerter dans la confection de ça, pour être certain que c'est novateur.

1115 Et quand on parle de projet novateur, on en voit dans notre coin. On voit le salon 1861 qui est la conversation d'une église dans un hub communautaire avec un espace de coworking, codesign. Donc, c'est des projets comme ça qui sont extrêmement mobilisateurs.

1120 Puis je passe la parole maintenant à Damien, parce que là, il y a un enjeu qui nous soulevons dans notre mémoire, c'est la visibilité du QI dans le plan même de la stratégie. On ne le voit pas, mais ça en est un autre potentiel de contribution dans la réussite du centre-ville et j'aimerais que Damien en parle de ça un peu plus.

M. DAMIEN SILÈS :

1125 Vous parliez, Cameron, des projets qui ont été lancés. On vient de faire une première canadienne au Centre-ville de Montréal, qui a été annoncé le 20 septembre dernier avec Erickson, ETS et Vidéotron. Et l'idée et le but sont d'installer le premier laboratoire, et ça, c'est très important. Tout à l'heure je vous parlais de laboratoire d'expérimentation urbaine de calibre international. Et bien, nous avons lancé le laboratoire de la vie, pas de la ville, de la vie intelligente.

1130 L'idée est simple, est de créer un endroit dans lequel une installation technique va être faite pour tout ce qui est Internet des objets, tout ce qui est non plus ville intelligente, mais vie intelligente. Et je vous parlais, c'est intergénérationnel.

1135 Et on installe dans cet endroit, je veux plus dire un terrain de jeu qu'un laboratoire, parce que laboratoire vous avez les murs. L'idée c'est de l'ouvrir au public, aux étudiants, aux entreprises et avec l'infrastructure qui va être mise en place et encore une fois d'un point de vue privé, et ça va être ouvert à tout le monde. Nous allons mettre en place des projets complètement fous, complètement innovants, que ça soit sur le transport de grandes compagnies qui sont intéressées à venir tester, que ça soit d'un point de vue culturel, un centre d'architecture par exemple, que je ne citerais pas, mais il n'y en a qu'un, qui est intéressé à numériser sa bibliothèque, et cetera, et cetera.

1140

Donc, l'idée est de donner des outils qui vont être capable par la suite d'avoir un terrain de jeu public et d'en faire une reconnaissance internationale.

1145

On a gagné au mois de mai le premier prix du journal Le Monde, et je parle souvent du complexe de Céline Dion à savoir il faut être reconnu à l'étranger pour être reconnu dans nos propres terres. Ce qui a été quand même assez hallucinant, sur 200 villes, Montréal a gagné ce premier prix. Et on s'entend que le journal Le Monde est le premier journal francophone publié en quantité sur la planète. Donc, c'était quelque chose de fascinant.

1150

Ce qu'on veut faire vraiment et comme disait Cameron c'est de voir comment on peut redonner ça, redonner la ville aux gens qui l'habitent, aux gens qui travaillent. Vous savez, on a reçu notre travail aussi d'attirer les entreprises. Un des plus beaux coups économiques que nous avons faits, c'était au mois de juillet avec Coveo qui s'installe à 500 mètres d'ici, 50 emplois, cinq millions d'investissements au centre-ville.

1155

Et dans toutes les entreprises qui viennent s'installer dans le Quartier et au Centre-ville, la plupart viennent en technologie, la plupart viennent avec des milléniums ou avec des Y et ils veulent rester au Centre-ville. Et leur premier ou je dirais leur deuxième feuille de route quand ils viennent chercher, ils viennent s'installer, c'est la qualité de vie. C'est comment les transports vont être capables de les amener rapidement au travail, en général, ils restent dans le quartier. Comment ils vont pouvoir faire du sport? En général ils vont au canal Lachine, sur le canal Lachine, et cetera. Donc, il y a un milieu de vie qui est très, très important.

1160

1165

Pour créer un quartier comme le nôtre, on s'entend, c'est de cinq à dix ans. Nous sommes à notre deuxième année de vie. Cependant, il y a une volonté incroyable, il y a du financement privé, le public qui est là, il y a une volonté municipale qui est là, mais il y a des défis. Cameron en parlait tout à l'heure défi c'est comment travailler et gérer avec des arrondissements différents,

1170 avec des fonctionnaires différents, qui, vous traversez une rue principale comme Notre-Dame, devient Ville-Marie ou devient Sud-ouest.

Et je racontais tout à l'heure, quand par exemple le test met une banderole au milieu quand c'est la semaine ou quand il fête leurs 40 ans. Il faut demander deux autorisations. Et s'ils ne viennent pas en même temps, et c'est arrivé, la banderole va tomber d'un côté parce que les fonctionnaires de l'autre ne sont pas venus. On est au 21^e siècle. On a gagné le prix de la ville intelligente, et cetera. Mais c'est des réalités et des histoires comme ça on peut vous en raconter.

1180 Une entreprise, une startup a créé des cônes intelligents, des cônes intelligents. Pour essayer d'aider, non seulement la ville, mais les chantiers, les chefs de chantier à gérer les nombreux projets. Et bien, croyez-le ou non, ils en ont vendu des milliers au Québec, aucun à Montréal. Ils sont incapables.

1185 Donc, quand je vous parlais du syndrome de Céline Dion, comment on peut trouver des solutions faciles avec des jeunes talents, 220 000 étudiants pour justement aider à trouver des solutions au Centre-ville.

1190 Donc, des exemples comme ça on peut en trouver. La semaine dernière, et je finirai avec celui-ci, imaginez Agropur, premier producteur de lait en Amérique du Nord côté est, 36 usines, 9 000 employés ont créé un concours international des produits laitiers du futur, non pas à Saint-Hubert, au centre-ville de Montréal avec ce savoir-faire, avec ces fablabs, avec ces étudiants, et cetera, ces universités.

1195 Donc, il y a la possibilité de créer des projets fabuleux. On le fait, on le montre. Il est certain qu'il y a quelques problèmes à régler, mais c'est un diamant qu'on est en train de façonner pour Montréal qui est au Centre-ville et qui est inclusif.

M. CAMERON CHARLEBOIS :

1200

Donc, je vais terminer avec juste quelques petits points de base que soulève Damien, c'est important. Il y a tellement d'effervescence dans le centre-ville de Montréal qu'il faut le faire voir, il faut le faire valoriser. On pense même aux pépinières, le village éphémère à Émilie Gamelin. Il y en a la tonne, excusez-moi l'expression, qui se passe au Centre-ville. Il faut vraiment

1205

valoriser ça.

Dernier petit point. On soulève, on parlait des outils de mis en oeuvre de la Stratégie. Nous allons porter attention à ça. Déjà, il y a deux PPU dans notre coin. Il y a le PPU des gares et le PPU Griffintown. La coordination entre les deux n'est pas garantie, même avec les meilleurs efforts du monde. Donc, la coordination c'est quelque chose qu'on demande notamment des axes

1210

principaux comme Peel, Notre-Dame et ainsi de suite.

Alors, avec ça on termine nos commentaires puis si vous avez des questions, avec plaisir nous allons y répondre.

1215

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci beaucoup. Vous disiez que dans la Stratégie du Centre-ville, il va falloir d'une façon ou d'une autre sentir une référence à tout ça, que vous ne le voyez pas dans la Stratégie telle qu'elle est écrite pour le moment. Ce qui a été mis au jeu.

1220

Quelle forme pourrait prendre justement, comment on pourrait retrouver ça dans le document une mention à ce qui se fait directeur au Quartier de l'innovation ou une volonté de coordonner avec les acteurs du milieu. Comment vous vous sentiriez reconnu dans le document? Autrement dit, donnez-nous des pistes rêvées, qu'est-ce qu'on pourrait retrouver éventuellement dans une autre version.

1225

M. CAMERON CHARLEBOIS :

1230

Mais je pense que le Quartier de l'innovation ce n'est pas un lieu comme le Children's. Donc, ça prend du texte et ça prend peut-être un traitement d'exactly l'effervescence dont parle Damien. On a un INGO, on a l'ETS, on a McGill, nous avons tout ça rassemblé dans une notion qui est une notion urbaine, j'en conviens, mais aussi qui est plus qu'une intervention

1235

territoriale. Donc, ça prendra du texte et des diagrammes qui indiquent, on pourrait aider avec ça. Donc, au moins dans le texte du document, ça. Tu sais, on mentionne des gares, des quartiers des gares, le quartier Griffintown et tout ça. On pourrait aussi nommer un territoire qui s'appelle le Quartier de l'innovation. Mais c'est en mettant en lumière globalement cette

1240

effervescence dont j'ai parlé tantôt, mais aussi particulièrement la sorte de chose que c'est d'accomplir le Quartier de l'innovation. Il faut dire là, on est les premiers, Damien, avec la ville intelligente à faire implanter le WiFi dans les espaces publics partout dans le Quartier de l'innovation. C'est une collaboration ville-QI. D'ailleurs, les membres de notre groupe vont financer une partie de ça. On a fait une levée de

1245

M. DAMIEN SILÈS :

1250

Et je rajouterais, ce n'est pas uniquement l'installation technologique, mais c'est utiliser nos jeunes. Si on veut garder des gens au Centre-ville, il faut qu'ils s'approprient le centre-ville.

1255

Et donc, à partir par exemple du WiFi, vous avez la possibilité de développer des concours, de mettre en place par exemple OnRoule qui est une startup, qui va aider l'ensemble des gens qui répertorient les magasins, qui ont de l'accessibilité universelle. O.K. Trente pour cent

(30%) de la population sur l'Île de Montréal a des problèmes d'accessibilité universelle, c'est si simple que ça.

1260 Je ne sais pas si vous êtes au courant. Vous êtes en train de revoir l'ensemble de la rue Ste-Catherine. Il y a une rue teste qui a été faite dans le quartier, qui est sur la rue des Bassins, qui est une rue, entre guillemets, du futur avec des éclairages différents, avec deux systèmes d'écoulement d'eau, des eaux sales et des eaux propres, des eaux de pluie, avec des trottoirs plus larges, avec, et cetera. Personne ne vient voir ça.

1265 Peel va être refait en travaux l'année prochaine. Il y aurait la possibilité déjà d'utiliser ce prototypage qui existe et qui est laissé pour compte pour l'instant, parce que c'est des guerres d'arrondissements. Peel qui est une voie principale dans le quartier et qui donne accès du Mont Royal au fleuve, pourrait être... Peel va être complètement refait. Imaginez si on en profitait justement pour refaire ça, avec des choses qui existent déjà, avec des jeunes, avec des universités qui ne demandent qu'à participer à cette histoire.

1270 Mais on pourrait en conter des histoires incroyables, justement sur les idées que la Ville n'avait pas et auxquelles des jeunes et des professeurs ont été capables d'avoir des solutions.

LA PRÉSIDENTE :

1275 O.K. D'autres partenaires universitaires ont abordé le sujet avec nous, de plus impliquer les universités, les jeunes dans la recherche de solution. Donc, donc ça se fait actuellement, ça se fait un peu, mais ça se fait probablement quand les gens se connaissent et partent des projets. On pourrait peut-être institutionnaliser un petit peu plus ça ou par des processus récurrents ou la Ville correspond plus avec vous pour soulever des idées.

M. DAMIEN SILÈS :

Tout à fait.

1285

LA PRÉSIDENTE :

1290

Sur une question plus terre à terre, dans le document de mise au jeu par la Ville on propose de beaucoup augmenter le nombre de pieds carrés de bureaux au Centre-ville. Est-ce que vous, vous sentez qu'il y a un besoin de beaucoup, beaucoup de bureaux? Est-ce que les bureaux - puisque vous avez abordé l'innovation - sont en transformation et on n'a pas besoin du même pied carré qu'on avait besoin avant?

1295

Est-ce que vous avez eu une réflexion sur ce bout-là de la Stratégie ou ce n'est pas...

M. CAMERON CHARLEBOIS :

1300

Je pense que certains de nos promoteurs en font des bureaux. On pourrait penser au coin de Wellington et Peel, il y a un projet mixte qui a des bureaux, l'espace bureau. Il faut faire attention. Je pense que le bureau est très bienvenu, mais il faut, surtout dans un coin comme le Quartier de l'innovation et toute la partie sud du Centre-ville. Il faut des projets à usage mixte. Il ne faut pas des unités fonctionnelles comme une tour à bureaux, siège social dans ce coin-là. Je ne pense pas que c'est... à moins de créer, parce qu'il y a certains projets qui mijotent, qui seraient des pôles d'emploi, mais pas juste du bureau.

1305

1310

Il y aura de la culture, mais moins de résidentiels. Si on pense aux abords du port de Montréal dans le coin de la rue Mill, ce n'est pas nécessairement un lieu pour du résidentiel, mais c'est certainement un lieu pour un mixte de bureau, travail, culture et d'autres fonctions, tourisme, jeux, tout ça.

1315

Il faut vraiment une planification en ce sens-là. Mais que le centre-ville soit à nouveau un centre-ville type des places Ville-Marie partout, on ne voit pas ça venir du tout dans l'aire moderne en tout cas.

LA PRÉSIDENTE :

1320

D'accord. Merci.

M. DAMIEN SILÈS :

1325

Je rajouterai juste, si vous me permettez.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, oui. Tout à fait.

1330

M. DAMIEN SILÈS :

Je suis tout à fait d'accord avec ce que dit Cameron. Mais il y a un manque énorme avec les dizaines, il y a 16 000 logements qui vont être construits, qui sont prévus dans ce quartier. C'est qu'il n'y a plus d'école. Les écoles sont pleines.

1335

Et donc, comment, avant d'avoir des tours à bureaux, on est au Centre-ville. J'ai rencontré hier une école privée qui s'installait, école primaire et école maternelle. Mais bon, ça coûte une fortune. On manque, il y a un manque criant d'écoles.

1340

Donc, si vous voulez attirer les jeunes familles, on doit trouver rapidement une solution. Je sais que la FTQ était en train de voir, dans une des tours, justement comment intégrer une école.

Ce sont des pistes qui existent, mais ce n'est vraiment pas évident. Et si on veut garder, on veut développer une vie tout simplement là-bas, il faut, on a besoin d'écoles. Ça, c'est un manque criant pour les jeunes familles.

1345

LE COMMISSAIRE CAOQUETTE :

Juste une question très mineure ou une curiosité plutôt. Je me demandais si l'ancien planétarium Down, c'est vous qui alliez le développer? Parce que comme objet d'expérimentation...

1350

M. DAMIEN SILÈS :

Alors là, ça peut durer la soirée. La ville a donné pour un dollar symbolique à l'ÉTS. Il était d'en faire (inaudible) de créativité. Actuellement, ce qu'ils veulent faire c'est mettre leur incubateur en génie, qui est ouvert à l'ensemble du Québec dans cet endroit, et en faire un endroit de rencontre pour les startups.

1355

1360

LE COMMISSAIRE CAOQUETTE :

Mais donc, ça va être dans votre philosophie?

1365

M. DAMIEN SILÈS :

Tout à fait. Et le financement est là, les travaux ont commencé.

1370

LE COMMISSAIRE CAOQUETTE :

Donc, c'est une très bonne nouvelle.

1375

M. DAMIEN SILÈS :

1380

Oui. Oui, oui. Parce que ça va vraiment... je parlais d'axe Peel, ça va vraiment revivifier le quartier et redonner une vie à cet endroit. Et donc, c'est un projet de 12 M\$ actuellement, qui est financé par, une partie par l'ETS et par le fédéral et le provincial. Ouverture janvier 2018.

LE COMMISSAIRE CAOUETTE :

1385

O.K. Merci.

LE COMMISSAIRE EL-HAGE :

1390

Merci pour votre présentation. Moi ce que j'ai entendu c'est surtout il y a le cadre juridique lourd entre les arrondissements parce qu'il y a plusieurs arrondissements. Ce que j'ai entendu aussi c'est que vous désirez qu'on valorise les projets innovateurs, la Ville, mais peut-être d'autres acteurs aussi. Ce que j'ai entendu aussi c'est vous avez des grosses attentes par rapport au plan d'action qui va sortir?

1395

M. CAMERON CHARLEBOIS :

Tout à fait.

1400

LE COMMISSAIRE EL-HAGE :

Et peut-être un suivi aussi, un mécanisme de suivi. Est-ce que vous désirez participer à tout ça? Comment vous voyez tout ça?

1405

M. CAMERON CHARLEBOIS :

1410

C'est garanti que nous voulons participer. D'ailleurs, nous sommes équipés pour le faire avec le groupe de liaison, on peut avoir des partenaires qui vont embarquer avec nous. Le groupe de liaison ne comprend pas juste des locaux. C'est Cadillac Fairview, c'est Devimco. C'est des grands promoteurs, des grands acteurs du coin, des résidents, des restaurateurs.

1415

Alors, si l'opportunité était là, on pourrait facilement composer une représentation qui va vraiment participer très fortement, avec grand plaisir d'ailleurs.

LE COMMISSAIRE EL-HAGE :

1420

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

On vous remercie beaucoup.

1425

M. DAMIEN SILÈS :

Merci à vous. Bonne soirée.

1430 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, nous allons faire une petite pause 10 minutes.

1435

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE

1440 **LA PRÉSIDENTE :**

La Coopérative de la Montagne Verte.

Mme ANNE-MARIE GRONDIN :

1445

Coopérative de la Montagne Verte, Anne-Marie Grondin.

LA PRÉSIDENTE :

1450

Alors, on vous écoute.

Mme ANNE-MARIE GRONDIN :

1455

Oui. Alors, Madame la présidente et messieurs les commissaires. Alors, peut-être que je viens ici enfoncer un clou qui a déjà été posé. Bien, c'est simplement pour pouvoir réaffirmer nos recommandations, nos appuis, nos soucis par rapport au mémoire Habiter Ville-Marie. Alors, c'est tout ce qui a rapport avec la Stratégie Centre-ville.

Je vais vous lire la lettre comme telle. O.K.

1460

« Objet : Recommandations pour le mémoire Habiter Ville-Marie en lien avec les coopératives la Montagne verte et Testan. » Moi Anne-Marie Grondin je suis, je vous le signale, membre du conseil d'administration, membre trésorière pour la Coopérative Testan.

1465

LA PRÉSIDENTE :

Comment ça s'écrit?

Mme ANNE-MARIE GRONDIN :

1470

T-E-S-T-A-N, en fait c'est stop en amérindien que ça veut dire. Et membre aussi du conseil d'administration en tant qu'administratrice pour la Montagne verte. Alors, voilà, c'est nos recommandations pour le mémoire Habiter Ville-Marie en lien avec les coopératives de la Montagne verte et Testan.

1475

Dans le cadre de la consultation publique de la Stratégie Centre-ville et au nom des conseils d'administration des coopératives Testan et la Montagne verte dont je fais partie, nous souhaitons par la présente mettre à l'avant et réaffirmer les recommandations qui suivent afin de mieux servir les besoins spécifiques de la population de Ville-Marie. En particulier, celles des demandeurs de logements sociaux.

1480

En effet, en tant que membre administratrice qui représente les CA de ces deux coopératives en chantier, j'ai fait le tour des recommandations de ce mémoire (aussi à l'aide de mes consoeurs et confrères) et voici nos recommandations afin de mieux répondre aux besoins de la population telle que nous les percevons, en tant que demandeur de logements sociaux et membres de coopératives en chantier.

1485

1490 Alors, sur la Stratégie, on croit qu'il faut remplacer parmi les principes sur lesquels reposent la Stratégie Centre-ville, celui de mixité. Qu'on trouve trop floue comme terme puisqu'il a déjà favorisé à ce qu'on comprend la gentrification de quartiers pauvres. En fait, il a servi, si je peux dire à contrario de qu'est-ce qu'il prétend pouvoir faire. On souhaite effectivement remplacer ce terme par ceux de droit et d'accessibilité au logement ainsi que de justice sociale qui est beaucoup plus clair, en fait.

1495 Il faut ajouter et adopter un sous-objectif qui est lié à l'orientation stratégique qui promet l'idée de créer des milieux de vie complets et inclusifs, qui vise à maintenir la population qui est déjà résidente à faible ou modeste revenu dans son milieu de vie. Puisque les gentrifications présentes qui ont lieu dans ce secteur ainsi que dans le Plateau Mont-Royal ont plutôt tendu à exclure ces populations-là.

1500 Alors, il faut vraiment... on a un enjeu particulier. On a un souci particulier pour eux. Au point de vue des enjeux des revenus fiscaux, on croit qu'il faut réinvestir une part plus importante des revenus fiscaux qui sont générés par l'arrondissement Ville-Marie sur le territoire même, afin de financer le maintien de la population résidente à faible et modeste revenu dans son milieu de vie.

1510 Sur le développement des nouveaux logements sociaux. On croit qu'il faut créer une réserve de sites dédiés au développement des logements sociaux ou d'équipement collectif, notamment en utilisant l'ensemble des sites municipaux excédentaires, de même qu'en acquérant des ensembles institutionnels et des immeubles publics identifiés dans le chantier sur la reconversion des ensembles institutionnels et de ses immeubles publics.

1515 En effet, ces terrains ont déjà été payés par l'argent des contribuables, sont devenus des terrains municipaux dans la plupart et doivent demeurer dans le giron collectif au lieu d'être vendus à des promoteurs comme ça s'est déjà passé. Ne pas faire l'objet de spéculation

immobilière par exemple. On pense aussi à l'ancien hôpital de la Miséricorde CHSLD Jacques-Viger et Pavillon LC-Simard de l'Hôpital Notre-Dame de même que certains sites privés qui sont mis en vente.

1520 Enfin, on croit qu'il faut répondre, évidemment comme on en parle beaucoup dans le mémoire, aux besoins en logement des familles déjà en place. En particulier par le développement de logements sociaux qui peuvent répondre aux besoins spécifiques de ces dernières, particulièrement en service, en espace et équipements collectifs appropriés. Selon nous cet objectif doit être prioritairement être atteint.

1525 Alors, finalement au point 22 on parle de respecter et tenir compte des mécanismes démocratiques existants qui concernent l'approbation des projets immobiliers. Et en particulier les processus d'approbation référendaires afin de s'assurer de l'acceptabilité sociale des projets et des objectifs de densification.

1530 Bref, respect des milieux de vie du logement locatif aussi, ainsi que du patrimoine existant doivent demeurer des piliers moraux de toute cette belle entreprise afin d'éviter des impacts sociaux qui sont dévastateurs, qui ont déjà commencé à faire des ravages aussi, et qu'ils risquent d'y avoir sur la population à faible et modeste revenu du Centre-ville qui est déjà très, très vulnérable.

1535 On vous remercie de votre attention et au nom du conseil d'administration Testan ainsi que du conseil d'administration de la Coopérative la Montagne verte, je vous prie d'accepter, Madame, Messieurs, mes salutations distinguées.

1540 Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

1545

Merci beaucoup. Alors, on prend bonne note, c'est bien clair sur les grands objectifs et on profite de votre présence pour vous demander peut-être de nous parler un peu de votre expérience comme administratrice de coopératives en chantier. Qu'est-ce qui va bien? Qu'est-ce qui va moins bien? Quel geste on pourrait faire différemment pour aider les projets pour atteindre ces objectifs dont vous nous parlez et dont plusieurs autres nous ont parlé?

1550

Je me disais peut-être votre expérience peut nous être utile.

Mme ANNE-MARIE GRONDIN :

1555

Oui. Alors, moi j'ai une expérience ou en fait, j'ai une petite expérience au niveau de la Coopérative Testan que j'ai vu fonder depuis ses tous débuts. La Montagne verte, je viens d'y intégrer, mais je sais de leur part qu'ils ont eu beaucoup de tribulations avec la cause du terrain qu'on leur a donné, qui a révélé plusieurs surprises.

1560

Bien, c'est une question de financement, présentement. C'est juste qu'on sent que tout ça est resté en chantier. C'est sur la glace puis bon, rien ne semble bouger. Donc, ça fait un bout de temps qu'on n'a pas reçu, qu'on n'a pas eu de conseil d'administration pour pouvoir parler de nouveaux développements.

1565

Donc, plutôt on a l'impression d'être sur pause, sur les dossiers, sauf que la Montagne verte ça a bougé récemment, quand même sur des choses. Je ne suis pas très au fait de ce qui se passe avec la Montagne verte. Mais mettons que mon background aussi que je peux avoir en tant que membre de comité, c'est au comité logements Plateau-Mont-Royal où j'ai été membre du conseil d'administration, ou j'ai pu voir beaucoup de ravages qui ont été faits sur la population, surtout la fragilité.

1570

1575

Parce que comme on dit, on parle beaucoup de mixité. C'est un beau terme et on veut ça, mais ce qu'on a vu c'est plutôt les effets contraires, c'est-à-dire une mixité où on va introduire dans les quartiers pauvres des logements condominiums et puis là, tout d'un coup tout est renversé par les effets d'hausse de valeur immobilière et tout. Et les gens sont très vulnérables là-dedans. C'est souvent des personnes, c'est surtout des gens à faible revenu, mais c'est des gens qui sont du quartier depuis longtemps, d'une façon, je peux dire du quartier historique.

1580

Alors, c'est un peu ce que je vois présentement. Je n'ai pas une grande, comment je peux dire, c'est plutôt par le cumul de mes expériences au sein de plusieurs CA que j'arrive à avoir une perspective dans tout ça.

1585

LA PRÉSIDENTE :

Mais votre expérience des coopératives en ce moment c'est qu'ils ne sont pas encore vraiment sur les rails?

1590

Mme ANNE-MARIE GRONDIN :

Non, c'est ça. Moi je n'ai jamais été résidente d'une coopérative, c'est plutôt des coopératives sont en démarrage et qui pour l'instant sont sur pause.

1595

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Merci beaucoup. Merci pour votre contribution.

1600

Mme ANNE-MARIE GRONDIN :

Au plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez des questions?

1605

LE COMMISSAIRE CAOUCETTE :

Juste un petit point. J'avais compris que la coopérative Testan était existante. Non, elle est en formation?

1610

Mme ANNE-MARIE GRONDIN :

Elle est en formation, oui.

1615

LE COMMISSAIRE CAOUCETTE :

O.K. Parce que sinon j'aurais eu envie de vous demander, selon vous c'est quoi la taille idéale d'une coopérative, la masse d'une coopérative pour que ça fonctionne bien, pour qu'il y ait des services, que le financement soit là, que les gens puissent s'entraider. Je ne sais pas si vous avez assez d'expérience pour...

1620

Mme ANNE-MARIE GRONDIN :

Je n'en ai pas beaucoup. Franchement, je peux vous dire, c'est près d'une centaine de logements qu'ils prévoient faire dans ce quartier.

1625

LE COMMISSAIRE CAOUCETTE :

Dans l'une et l'autre?

1630

Mme ANNE-MARIE GRONDIN :

Oui. C'est ça, à peu près 100, 125 dans chacune. Mais bon, mon expérience, ça reste là. C'est plutôt dans le démarrage que je suis bonne. Voilà.

1635

LE COMMISSAIRE EL-HAGE :

Merci pour votre présentation. Vous avez commencé à parler du ravage que ça fait la mixité. Et j'aimerais ça vous entendre encore un peu plus là-dessus. Qu'est-ce que ça fait exactement. Est-ce que ça appauvri plus, davantage les locataires? Qu'est-ce que ça fait comme ravage?

1640

Mme ANNE-MARIE GRONDIN :

Bien, la mixité c'est que, moi ce que je vois personnellement dans mes affaires personnelles, c'est que moi-même je suis dans un logement depuis longtemps, près d'une vingtaine d'années, près du parc Lafontaine où j'ai vu tous les gens... moi je suis entrée dans ce logement-là, auparavant j'étais étudiante et puis j'ai pu quand même voir qu'il y avait un maximum de locataires à ce moment-là. On pouvait quand même se sentir à l'aise.

1645

1650

Mais là, ce que je vois comme ravage dans ma vie personnelle, au niveau de mon logement c'est que la rue... il s'agit que le logement ait été vendu à des nouveaux propriétaires qui achètent ces immeubles-là quasiment près d'un million de dollars pour la plupart, et qui n'ont pas tellement le choix que d'essayer de tirer leur épingle du jeu puis de transformer souvent, ce que j'ai pu voir, beaucoup de logements en RB & B qui est un des plus grands, des plus grands... les mots, là, si je peux dire, qui ponctionne, si je peux dire, le parc locatif surtout dans le Plateau-Mont-Royal. Moi c'est mon background, c'est le Plateau-Mont-Royal les ravages qu'on peut voir.

1655

1660 Mais il y a aussi un des ravages à mon sens, et là, c'est un petit peu l'ancien membre d'un conseil d'administration, c'est le registre des baux qui n'existe pas. Alors, ça, le registre des baux est un des problèmes parce que les gens n'osent pas, dans beaucoup de cas, il manque un tiers, si je peux dire, pour pouvoir s'appuyer au lieu d'aller affronter carrément un propriétaire qui cache le bail du précédent locataire.

1665 Alors ça, c'est un instrument qui manque et je peux dire que le ravage il est sourd, si je peux dire, mais il est sourd dans le parc locatif, en tout cas pour ce que je peux parler du Plateau-Mont-Royal.

1670 Ce qui fait que d'une rue qui était faite avec, qui était plutôt constituée avec des locataires, bien là, c'est beaucoup des propriétaires, beaucoup de français, beaucoup de gens qui ont davantage, comment je peux dire... Je me demande quelle famille peut venir habiter dans le Plateau-Mont-Royal. Ce que je peux voir moi c'est beaucoup de gens qui ont vendu à Saint-Germain-en-Laye au nord de Paris pour aller acheter quelque chose là-bas.

1675 Alors, je me demande quelle famille pourrait aller habiter, pourrait aller payer un logement de 1 500 \$ par mois pour une cour.

1680 Alors, c'est un ravage pour moi parce qu'évidemment les salaires n'ont pas suivi. Mais c'est surtout le registre des baux qui d'après moi est un gros manque. C'est l'instrument qui manque pour protéger le parc locatif.

LE COMMISSAIRE EL-HAGE :

Merci.

1685

Mme ANNE-MARIE GRONDIN :

Plaisir.

1690 **LA PRÉSIDENTE :**

On vous remercie beaucoup pour votre contribution.

1695 **Mme ANNE-MARIE GRONDIN :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1700 Alors, bonjour. Quand vous êtes prêt, on commence.

M. LAURENT TRÉPANIÉ :

1705 O.K. Donc, bonjour. Mon nom est Laurent Trépanier, je suis agent des forces et droits chez Ex Aequo.

1710 Donc, brièvement, Ex Aequo c'est un organisme de défense des droits des personnes en situation de handicap précisément qui ont une déficience motrice. On existe depuis plus de 35 ans maintenant. Donc, on a quand même une longue histoire. Et dernier petit point par rapport à notre organisme, on est un organisme par et pour, c'est-à-dire que c'est les membres qui sont impliqués directement dans les décisions qui vont les concerner. Donc, vraiment on est un organisme de base, de consultation.

1715 Et puis je vais laisser mon collègue vous orienter un petit peu sur nos visions, nos grands concepts, finalement.

M. LUC FORGET :

1720 Bonjour. Mon nom est Luc Forget. Je suis conseiller en accessibilité architecturale et urbaine. C'est ça, Ex Aequo c'est un organisme qui s'est donné comme mandat – excusez ma voix, c'est l'énervement – de mettre en place l'accessibilité universelle à Montréal, dans le milieu urbain et dans le milieu architectural.

1725 Et c'est sûr que notre mandat est beaucoup plus large que ça, mais qu'est-ce qui concerne le mémoire qu'on dépose, c'est l'urbanisme et l'architecture, nos recommandations.

1730 Donc, c'est ça c'est que l'accessibilité universelle, on sait que c'est un concept qui permet de rendre les espaces urbains et architecturaux ouverts et utilisables tous de la même façon pour tout le monde, autant les gens qui ont aucune limitation fonctionnelle que des gens qui ont différentes limitations visuelles, moteur, auditives, et cetera.

Donc, le point important c'est de rendre l'espace urbain ou l'espace architectural utilisable par tous ces gens-là, et surtout de la même façon en même temps. Donc, c'est ça.

1735 Dans le mémoire on a touché, on a parlé un peu des espaces publics. On a fait des survols au niveau de la place publique, la voie piétonne, des contre-terrasses, mais on travaille souvent avec Ville-Marie et la Ville-Centre, et il y a déjà un cheminement qui se fait dans ce domaine-là. Donc, c'est pour ça qu'on n'a pas trop élaboré au niveau des contre-terrasses Ville-Marie. On pourrait même les citer maintenant, ils sont assez, disons sévères au niveau de l'aménagement. Ce qui permet aux gens de se guider sur la façade des édifices pour les gens aveugles. Les gens qui ont des déficiences motrices peuvent circuler beaucoup plus facilement.

1740

On s'est beaucoup plus arrêtés à faire des recommandations sur les voies publiques, surtout les traversées de rue. Parce que malgré le Pan de transport qui a été édité en 2008, on a

1745 encore en moyenne par jour trois personnes qui ont des accidents en traversant des rues. Ça peut être des accidents qui sont un peu plus légers, d'autres malheureusement des accidents graves.

1750 Donc, on a écrit quelques recommandations qui seraient bonnes d'appliquer dans tout Montréal pour rendre plus sécuritaire la traversée des gens qui ont une déficience motrice. Ça aussi ça touche souvent les personnes âgées. Ça veut dire ils peuvent traverser, ils prennent plus de temps à traverser les boulevards. On parle de la durée des feux. On parle des zones refuges sur les terres-plains. On parle un passage piéton. Aussi que le marquage soit plus contrasté et c'est ça.

1755 C'est à peu près, je vous dirais il y a au-dessus d'une vingtaine de recommandations. On parle aussi des saillies qui sont très importantes pour que les gens voient surtout des gens en fauteuil roulant traverser des rues. Ça veut dire que l'automobiliste l'aperçoit de beaucoup plus loin. Donc, la traversée devient beaucoup plus sécuritaire pour les utilisateurs.

1760 Mon collègue va poursuivre en habitation. Je le laisse aller.

M. LAURENT TRÉPANIÉ :

1765 Donc, en habitation il y a plusieurs aspects qui sont importants, mais puisqu'on a peu de temps, je vais concentrer mon bref exposé surtout sur les besoins. Je vais essayer de tenter de faire ressortir les besoins des personnes en situation de handicap, puis après ça, je vous lirai les quelques recommandations. Il y en a moins un peu en habitation, mais pour bien mettre en lien ces besoins-là avec les recommandations.

1770 Donc, en fait, il faut comprendre que pour les personnes en situation de handicap il y a une accessibilité financière qui est différente aussi des personnes qu'on dit ambulantes ou qui ne présentent pas de limitation fonctionnelle. En regardant les statistiques, on se rend compte que c'est inégal entre les personnes en situation de handicap et celles qui n'ont pas de limitation

1775 fonctionnelle. Trente-deux pour cent des individus qui sont en situation de handicap vivent dans un ménage qui est sous le seuil de la pauvreté, contre seulement douze pour cent des personnes ambulantes dans la même situation.

1780 Donc, on voit déjà un déséquilibre et ça, ça crée au niveau des besoins en logements sociaux évidemment une surreprésentation, je vous dirais.

1785 Donc, pour vous dire aussi puisque nous on est un organisme de base, il y a beaucoup de nos membres qui vont obtenir de l'aide de dernier recours. Donc, c'est une situation qu'on est capable de constater nous-mêmes en tant qu'organisme.

1790 Autre aspect, l'aspect architectural. On se rend compte aussi, parce qu'évidemment ça prend des logements qui sont adaptés pour les personnes en situation de handicap, pour qu'elles puissent résider dans les différents arrondissements. Et donc, au niveau du logement social, selon les dernières statistiques de la Ville de Montréal, il y a seulement 1.7% du parc de logement social qui est adapté.

1795 Donc, quand on sait qu'il y a au-dessus de 14%, 14.7% en fait de la population de Montréal qui présente des limitations fonctionnelles, on se rend compte qu'il y a une très grande inadéquation entre ces deux chiffres-là. Et si on ajoute une couche là-dessus, de l'aspect financier, donc l'accessibilité financière, c'est-à-dire dont je viens juste de vous parler, on accentue encore cette inadéquation-là.

1800 J'ajouterais à ça qu'il n'y a pas suffisamment de logements qui sont adaptés pour les familles. Il y a uniquement 27 unités avec trois ou quatre chambres par unité qui sont adaptés dans toute l'offre de l'Office municipal d'habitation de Montréal. Et évidemment le centre-ville ne fait pas exception à cette mince offre.

1805 Pour vous citer un exemple encore, j'aime bien vous montrer des exemples qui sont dans la réalité concrète. On a certains de nos membres qui sont en attentes depuis plus de cinq ans pour des logements, des logements de l'Office municipal d'habitation, parce que le logement en question doit comporter des chambres pour les enfants de cette personne-là. Donc, une attente qui est nettement déraisonnable, on peut le dire.

1810 Enfin, je vous dirais la grandeur des logements aussi doit être prise en compte dans la construction. Souvent on va penser au fauteuil manuel, on ne pensera pas au fauteuil motorisé. On a plusieurs de nos membres qui ont des logements avec des meubles alignés le long des murs, juste pour qu'ils puissent circuler, faire leur pivot ou encore des membres qui n'ont carrément pas de place pour inviter personne à dîner, à manger, à souper, avoir une vie sociale finalement, parce que bien avec les fauteuils, l'équipement. Parfois aussi les stocks qu'ils doivent entreposer pour palier à leur handicap. Et bien, ils sont contraints dans le fond de sacrifier certains
1815 espaces.

Donc, je vais vous lire rapidement en fait les recommandations pour pouvoir bien faire le lien entre ces besoins-là et puis les recommandations qu'on vous fait.

1820 En fait, nous ce qu'on vous propose c'est une réserve de terrains afin de garantir des sites pour la construction de nouveaux logements sociaux.

1825 Également que l'ensemble des sites qui ont été identifiés dans le document qui a été remis soit reconverti en logements sociaux. Donc, il y a une liste de sites qui sont identifiés que vous connaissez probablement mieux que moi.

Ensuite, que l'ensemble des politiques, lois et règlements, programmes concernant l'habitation à la Ville de Montréal et plus spécifiquement dans le centre-ville, s'appuie sur des concepts d'accessibilité universelle et d'inclusion sociale. Pour que quand on construit des

1830 nouveaux logements ou qu'on fait des rénovations majeures, on prenne en compte les besoins que je vous ai énumérés.

1835 Ensuite, que le concept de l'accessibilité universelle soit inclus dans cette Stratégie Centre-ville, et évidemment qu'une révision soit faite en collaboration avec des experts en accessibilité universelle, des spécialistes de terrain et des gens qui sont en contact avec les personnes en situation de handicap pour bien qu'on s'assure finalement de l'adéquation entre leurs besoins et les propositions que la Ville fera.

1840 Et enfin, que la Ville de Montréal adopte un règlement qui permet de rehausser les standards du code de construction du Québec pour l'intérieur des unités de logement, pour faire écho justement à ces besoins-là qui concernent plutôt l'intérieur de l'aménagement des unités.

1845 Donc, c'est un peu ce qui résume notre intervention. On espère que vous entendrez les besoins des personnes en situation de handicap, et on demeure évidemment à votre disposition si vous avez besoin de complément d'information que ça soit aujourd'hui ou dans le futur. On vous remercie de votre attention.

LA PRÉSIDENTE :

1850 Merci beaucoup pour votre présence et votre présentation et votre mémoire. À la lecture, n'étant moi pas très familière avec tout ça. Je me demandais, les recommandations que vous faites pour l'espace public, pour les traversées piétonnes, il y a les terrasses, les dégagements aux coins des rues. Est-ce que la plupart de ces choses sont déjà dans des politiques de la Ville, et vous recommandez davantage son application ou il y a encore beaucoup de choses à faire adopter par des règlements?

M. LUC FORGET :

1860 Bien, la Ville a une politique en accessibilité universelle. Et après c'est des règlements comme quand on parle des contre-terrasses, c'est des règlements d'arrondissement. La ville centre ne donne qu'un document consultatif pour aider les arrondissements. Ça dépend dans quel domaine.

1865 Moi j'ai surtout parlé de Ville-Marie. Je n'ai pas fait d'autres commentaires. Je n'ai fait que des commentaires qui touchaient Ville-Marie. Mais il y a certains règlements qui sont souvent très... il n'y a pas beaucoup de règlements. C'est ce qu'on regrette. Les seuls règlements qui touchent l'accessibilité universelle c'est les contre-terrasses.

1870 C'est pour ça qu'on aimerait nous que la ville centre, en plus d'avoir une politique, met un règlement sur l'accessibilité universelle. Parce qu'on travaille souvent auprès des services municipaux puis il y a d'autres services comme le service des transports est beaucoup plus proactifs en accessibilité universelle. Et il y en a d'autres que je ne nommerai pas qui le sont beaucoup moins, parce que simplement ils ne sont pas assez sensibilisés. La haute direction est
1875 moins informée.

LA PRÉSIDENTE :

1880 On a d'autres gens qui sont venus nous en parler aussi. Alors, on commence à avoir pas mal d'information.

1885 Je me demandais, puisque c'est quelque chose que vous connaissez bien, l'accessibilité universelle, c'est ensuite se promener dans la ville et vivre la ville. On a les deux sons de cloche. Il y a des gens qui sont venus nous dire parce qu'il y a des arbitrages à faire avec les chaussées, l'espace public, que si on piétonnise davantage ça serait une bonne chose. On pourrait faire de la mixité entre les vélos et les piétons, on devrait réussir à faire ça. D'autres sont venus nous dire :

non, c'est trop dangereux pour beaucoup trop de personnes dans la population de procéder comme ça.

1890 Est-ce que vous avez un point de vue là-dessus?

M. LUC FORGET :

1895 Bien, présentement, la ville centre est en train de travailler justement avec quelques représentants spécialistes en accessibilité universelle afin d'établir des normes justement pour les rues partagées. Parce qu'il faut faire attention au niveau des rues partagées. Parce que si on enlève tout indicateur, c'est des fois des niveaux. Enlever un trottoir, enlever les trottoirs dans une rue. Là, vous avez un problème auprès de la déficience visuelle. Elle perd des repères.

1900 Donc, présentement, il se fait un gros travail avec la direction des transports pour établir des normes. Parce que ça va devenir, je crois, bientôt ça va devenir un nouveau type d'aménagement pour les arrondissements. Déjà là, on en retrouve dans Villeray, Hochelaga, il y a quelques zones partagées, puis on se rend compte des problèmes là. Est-ce qu'on veut laisser des automobilistes à base vitesse comme en Europe? Ce n'est pas dans nos coutumes, mais
1905 comment on pourrait faire. Puis là, ça se discute beaucoup.

Je crois dans deux semaines j'ai encore une rencontre pour terminer l'ensemble de questions qui sort de ce problème-là afin que dès qu'un arrondissement voudra faire une rue partagée il y aura des normes, un guide.

1910

LA PRÉSIDENTE :

Qu'ils soient conscients de tout ce que ça implique.

1915

M. LUC FORGET :

C'est ça. Oui, oui, oui.

1920

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Merci. Pour moi c'était mes questions. Est-ce que tu as une question?

1925

LE COMMISSAIRE EL-HAGE :

Juste une question rapide. Vous avez parlé de l'Europe tantôt. Y a-t-il une ville à travers le monde qui vous inspire?

1930

M. LUC FORGET :

Ça c'est la question piège, là. C'est comme quand on me dit aussi : « Est-ce qu'il y a un parc qui répond ou un endroit qui répond selon vos normes à 100%, à vos normes d'accessibilité? » Moi je vous avoue, j'ai vu quelques villes comme Barcelone qui est intéressante, puis d'autres. Je me suis promené à Lyon ils ont fait beaucoup d'efforts. Mais de dire, rechercher une perfection, je ne pourrais pas vous dire.

1935

Là, on essaye... bientôt il y a un réaménagement de la rue St-Paul. Il y a eu des tests qui ont été faits sur des maquettes grandeur réelle, sur le revêtement, essayer d'avoir un parcours idéal. Mais dû à l'histoire de la rue St-Paul, une rue qui devient plus exigüe, plus large, tout dépendant des époques qu'elle a été construite. Bien, c'est un défi.

1940

Je vous avoue malheureusement, je n'ai pas de ville modèle.

1945

LE COMMISSAIRE EL-HAGE :

Merci.

1950

LA PRÉSIDENTE :

Bien, on vous remercie beaucoup pour votre contribution, pour votre mémoire, pour votre présentation. C'est très éclairant, merci.

1955

Alors, c'est ce qui conclut nos travaux pour ce soir. Alors, merci à tous d'être venus, de vous être déplacés. Je vous remercie beaucoup pour vos participations. Et je vous rappelle que notre rapport sera remis au début de 2017 et que c'est aux élus de la Ville de Montréal qui vont prendre les décisions. Nous ne sommes que consultatifs.

1960

Alors, merci beaucoup et bonsoir. C'était notre dernière séance aussi. Donc, ça se termine pour cette partie de la commission. Et nous on continue notre travail pour faire nos recommandations.

1965

Merci.

AJOURNEMENT

1970

* * *

1975

1980

1985

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.