

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL**

COMMISSION: M. JEAN BURTON, président  
M. ALAIN DUHAMEL, commissaire  
Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire

**PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL**

---

**DEUXIÈME PARTIE**

---

**VOLUME 5**

---

Séance tenue le 9 septembre 2013, 19 h  
1550, rue Metcalfe, 14<sup>e</sup> étage  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 9 SEPTEMBRE 2013.....  
MOT DU PRÉSIDENT ..... 1

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**

Mme Fulvia Spadari et Mme Christelle Proulx Cormier - CDC Action Solidarité Grand Plateau..... 3  
M. Jean Pronovost - Vélo-Québec..... 18  
M. Victor Balsis et M. Gaétan Auger ..... 27  
M. Philippe Cousineau Morin - Vivre en ville..... 34  
M. Alan DeSousa - Arrondissement Saint-Laurent ..... 44  
M. Robert Hajaly ..... 61  
M. Gareth Richardson - Green Coalition / Coalition Verte..... 73  
Mme Marie-Claude Robert - Association des architectes paysagistes du Québec (AAPQ)... 79

## MOT DU PRÉSIDENT

### **M. JEAN BURTON, président :**

5            Bonsoir, Mesdames et Messieurs! Je me nomme Jean Burton, je préside cette  
commission. Mes collègues, Irène Cinq-Mars et Alain Duhamel se joignent à moi pour vous  
souhaiter la bienvenue à la deuxième partie de l'audience sur le projet de Plan de  
développement de Montréal. Nous sommes secondés par une équipe composée de madame  
10            Ginette Thériault, secrétaire de commission, monsieur Michel Agnaïeff, mesdames  
Stéphanie Wells et Élise Naud.

15            Nous accueillerons les personnes et les organismes qui se sont inscrits pour exprimer  
leur opinion. Pour la deuxième partie de l'audience, cela se passe entre les citoyens et la  
commission et, comme vous pouvez le constater, il n'y a pas de table avec les représentants  
de la Ville ce soir. Ce sont les citoyens qui viennent prendre place devant nous.

20            Nous aurons prévu neuf séances d'audition d'opinions et nous entendrons plus de  
70 mémoires. Il nous reste deux jours encore à passer avec vous.

25            Je vous rappelle que les consultations de l'Office répondent au principe selon lequel  
les citoyens ont le droit d'être renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de  
vie. Ils ont aussi le droit de faire valoir leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les  
décisions des élus relativement à ces projets. Nos consultations se déroulent selon une  
procédure établie et les commissaires s'engagent à respecter un code de déontologie.

30            Quant au déroulement de cette séance, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu  
à l'horaire. Nous allouerons une vingtaine de minutes à chacun, incluant le temps de  
présentation et d'échanges avec la commission. À ceux et celles qui ont déposé un mémoire,  
je rappelle que nous l'avons lu attentivement. Je vous invite donc à présenter les éléments  
essentiels de façon à laisser le plus de temps possible pour un échange avec la commission.

35 Les mémoires seront rendus publics une fois les séances d'audition terminées et 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. Le rapport devrait être déposé aux élus municipaux à la fin de l'année et rendu public en janvier 2014. Les décisions à prendre par la suite appartiennent aux élus.

40 Vous noterez la présence d'une sténographe, madame Louise Philibert – bonsoir ! – et d'un responsable de la sonorisation, monsieur Yvon Lamontagne. Donc pour toutes les questions techniques de présentation et de clé USB, si vous avez une difficulté, monsieur Lamontagne est là pour vous aider. Comme pour les séances de la première partie, tout ce qui est dit au cours de l'audience est enregistré et la transcription des notes sténographiques sera accessible sur le site internet de l'OCPM. J'ajoute que la commission est soutenue dans son travail par l'équipe de l'Office dont vous avez rencontré une partie à la table d'accueil et cette  
45 équipe s'occupe aussi bien de l'accueil que de la logistique de l'événement. La séance de ce soir devrait prendre fin vers 22 h, si tout se déroule comme prévu.

50 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.

55 Comme il est de coutume en matière de consultation publique, si pour une raison ou pour une autre, des inexactitudes se glissent dans les propos tenus, les représentants de la Ville pourraient user de leur droit de rectification. Je leur accorderai la possibilité d'exercer ce droit à la fin de la séance, s'ils manifestent leur présence. Jusqu'à maintenant, ils n'ont pas été présents aux événements. Il s'agira, bien entendu, de rectifier un fait et non pas d'émettre un commentaire ou un avis.

60 Sur ce, j'inviterais mesdames Spadari et Proulx-Cormier, s'il vous plaît, à venir présenter leur mémoire.

**Mme FULVIA SPADARI :**

Bonsoir!

65

**M. JEAN BURTON, président :**

Bonsoir!

70

**Mme FULVIA SPADARI :**

Merci de nous recevoir. On a un petit PowerPoint qu'on va commenter, marquer surtout des éléments. Premièrement, mon nom, c'est Fulvia Spadari et je suis avec Christelle Proulx-Cormier et moi je suis coordonnatrice à la Corporation de développement communautaire Action Solidarité Grand Plateau.

75

**Mme CHRISTELLE PROULX CORMIER :**

Bonjour! Mon nom est Christelle Proulx Cormier, je travaille chez Rayside Labossière. Notre bureau est membre de la CDC Action Solidarité Grand Plateau.

80

**Mme FULVIA SPADARI :**

Brièvement donc, la CDC Action Solidarité Grand Plateau, c'est aussi la table de quartier du Plateau-Mont-Royal. On l'appelle Grande Plateau parce qu'on rassemble les quartiers sociologiques dont les gens se reconnaissent, soit Milton-Parc, Mile End, le Plateau-Est et Saint-Louis. Donc c'est des quartiers d'appartenance soit historique ou soit récent.

85

Ceci dit, la composition de nos membres, c'est justement des groupes communautaires. Il y a des comités de citoyens aussi qui se soucient d'une vision de développement soit de leur quartier mais aussi du Grand Plateau : la CDEC Centre-Sud, le CSSS Jeanne-Mance. On a, vous voyez ici même, des gens, des membres sympathisants ou actifs comme des firmes d'architectes

90

qui participent ou qui contribuent de leur expertise aussi aux réflexions, concertations. On a des sociétés d'histoire. Voilà. Puis on fonctionne par comités de travail.

95

Donc ce que vous voyez aujourd'hui, c'est le résultat d'un an et demi de démarches, de processus. C'est un *work in progress* où on rassemble tout le contenu et à partir de ce que les membres nous amènent, à partir des réflexions des CDEC, des analyses, donc nous, notre rôle, c'est un peu de mettre tout ça ensemble pour présenter la vision de l'ensemble des acteurs donc qui sont impliqués.

100

Je tiens aussi à souligner qu'à la CDC Action Solidarité Grand Plateau, il y a la forte contribution des tables sectorielles, parce qu'il y a quatre tables sectorielles du Grand Plateau qui, elles aussi, c'est une vision d'ensemble : une table sur les personnes âgées, jeunesse, famille et sur la sécurité urbaine. Donc c'est un lieu où on peut vraiment documenter les besoins exprimés par les diverses populations et l'objectif, c'est de se donner une vision commune.

105

Ça, tout simplement, je vais marquer, c'est bien sûr, on a un développement de quartier mais là, on parle de la Ville et on est un quartier central, le Plateau-Mont-Royal, et évidemment, la frontière, la voie ferrée nord-est est quand même assez marquante aussi sur notre territoire. Donc les zones en transformation sont beaucoup liées aussi, comme on le voit, par rapport à la voie ferrée.

110

Les caractéristiques, le fait de notre centralité, je dirais que beaucoup les institutions, les groupes communautaires desservent une population qui est aussi non résidente. Je vais vous donner un exemple, par exemple, soit la bibliothèque ou par exemple des groupes communautaires comme le Resto Plateau, il y a des gens qui viennent d'ailleurs et ça, c'est peu reconnu en tout cas au niveau souvent des programmes et tout ça, des fois. C'est quelque chose qu'on tient à souligner. Par exemple, si on a Pointe-aux-Trembles ou Rivière-des-Prairies, s'ils ont un Resto Plateau, il est évident que la majorité ou sinon la totalité viennent de Rivière-des-Prairies. Mais pour nous, à cause de la centralité, il y a donc les résidents et des non-résidents qui reçoivent des services.

115

120

125 Puis il y a aussi la population itinérante, que je pense que c'est important de dire qu'elle vit aussi sur le Plateau.

130 Quelques éléments du portrait. Alors l'image – je vais marquer toujours la question de la pauvreté – parce que l'image du Plateau, à chaque fois qu'on parle de la pauvreté dans le Plateau, les gens nous regardent, surpris. Alors je vais la marquer encore une fois ici. C'est quand même une pauvreté qui est moins visible parce qu'il y a une forte mixité sociale, donc elle est répartie sur le territoire. Et en 2006, les statistiques de 2006 qu'on a encore, on était le sixième arrondissement en termes de nombre de personnes sous le seuil de faible revenu. Alors quand même 2 000 personnes, je pense que c'est à considérer. Et le revenu médian sur le Plateau est inférieur à Montréal.

135 Donc une des caractéristiques aussi du Plateau, c'est près de 100 000 personnes, alors c'est quand même une population nombreuse et avec une très, très forte densité, comme la carte comme vous pouvez voir, une forte densité. Au niveau des locataires, là aussi au niveau de l'image, selon les statistiques de 2006 toujours, 74 % des gens sont locataires. Il y a un développement qui a été basé sur la spéculation énormément dans les dernières années. Le taux d'effort est important pour les locataires et les petits propriétaires commencent aussi à se manifester, à s'organiser parce que le poids des taxes, alors qu'eux, leurs revenus n'augmentent pas ou qu'ils sont à la retraite, commence à peser par rapport à leur capacité de rester. Et toute la question de rétention des familles aussi, la même chose, il va être difficile de garder nos familles.

145 Au niveau de la mixité sociale, logement social et communautaire, je vais y aller directement avec nos recommandations. On pense que ça prend une véritable volonté politique et des vrais pouvoirs qui doivent être exercés par la Ville et l'arrondissement. Et s'il faut aller les chercher à Québec par rapport à être capable de – tous les terrains publics qu'on doit changer de vocation, qu'ils soient municipal, provincial ou de la Ville, qu'ils soient vraiment prioritairement  
150 consacrés à une vocation pour le logement social, communautaire ou des vocations pour des services publics comme une bibliothèque ou à vocation communautaire.

155 Donc de réserver les terrains publics pour le public, pour une vocation sociale, et même d'acquérir des nouveaux terrains, des nouveaux bâtiments pour se donner un espace social, collectif, qui répond aux besoins de la population.

160 Puis aussi, toute la question des maisons de chambres. On est très inquiet. Il y a une disparition des maisons de chambre, puis une population très fragilisée qui compte là-dessus. Alors c'est soit transformé en petit hôtel, etc., et il y a tout un mouvement auquel nous, on est plus que solidaire, on veut contribuer pour qu'il y ait une acquisition des maisons de chambres privées.

165 Maintenir les familles et les populations à faibles revenus sur le territoire. La mixité sociale est une richesse pour le Plateau mais ça prend donc des moyens pour qu'il y ait un développement qui intègre les populations aussi qui sont de tous les revenus mais les populations à faibles et moyens revenus sur le Plateau. Et on a une perte au niveau des logements locatifs. Alors l'habitation est vraiment une grande, grande priorité pour permettre que les résidents du Plateau puissent demeurer dans le Plateau.

170 Donc une revendication importante qu'on a, c'est d'interdire la conversion des logements locatifs en copropriété de tous types. La même chose, la disparition du logement locatif dans le Plateau et les maisons de chambres. Et on dit qu'avec une véritable politique mais des vrais pouvoirs aussi, il y a moyen d'avoir une certaine prise sur le développement de l'habitation.

175 **Mme CHRISTELLE PROULX CORMIER :**

180 Alors la carte ici est justement ça, par rapport au fait qu'il y a des inégalités sur les territoires des quartiers centraux en termes d'accessibilité au logement de type sociocommunautaire, famille aussi. Donc vous voyez, par exemple, c'est l'exemple du Plateau. Dans l'est, il y a vraiment beaucoup moins de logements. Donc c'est difficile de maintenir une mixité au fil des années puisque le développement se fait.

Au niveau de la consolidation des milieux de vie, les membres de la CDC ASGP ont clairement identifié que c'était un enjeu majeur. Il y avait des forces à Montréal, les quartiers sont



185

forts de leur identité, de leur culture, puis sur le territoire, ça se reflète bien. Il y a des cœurs, des noyaux de quartier, puis il faut les consolider.

190

Puis dans nos recommandations, je vais juste focuser sur les principales ou celles qui peuvent peut-être différer des autres mémoires que vous entendez, mais d'assurer la présence sur le territoire des organismes sociaux et communautaires en favorisant l'accès à des locaux abordables, parce que la population a besoin de ces services-là, ça fait partie de la consolidation des milieux de vie. C'est difficile pour les organismes actuellement de trouver pignon sur rue dans les quartiers centraux où la valeur des terrains augmente très rapidement.

195

Aussi de doter les quartiers pauvres en lieux culturels, par exemple dans le Plateau-Est, d'équipements adéquats publics. Donc c'est une réalité qui se trouve un peu partout sur le territoire de Montréal mais c'est assez criant dans le Plateau-Est.

200

Ça fait que vous voyez ici, en fait, ça représente seulement les cœurs des quartiers. Donc dans chaque quartier, il y a un peu des cœurs. Souvent ils se retrouvent autour d'un parc, autour d'équipements culturels, autour d'équipements publics, de stations de métro. Donc c'est de renforcer un peu ces pôles urbains là qui sont vraiment fondateurs d'une vie de quartier.

205

Sinon, il y a les espaces verts qui, à notre sens, contribuent justement au renforcement d'un quartier dynamique. Puis on voit beaucoup d'initiatives. Comme on dit souvent, une ruelle verte, c'est anecdotique, mais quand on parle de quinze ruelles vertes dans le même secteur, ça devient un mouvement, puis on peut créer des réseaux. On a des grands parcs, on a la montagne, mais c'est de continuer à développer davantage de liens entre ces espaces verts là, de créer des réseaux vraiment structurants et de développer davantage le lien entre les milieux de vie et le mont Royal.

210

Sinon, on parlait aussi de renforcer les artères commerciales comme espaces publics structurants. Puis vous allez bien le voir sur cette carte-là, mais il y a une trame commerciale assez importante au centre-ville de Montréal, dont sur le Plateau-Mont-Royal

215 et puis cette trame-là est importante pour la vitalité économique de nos quartiers. On déplore un  
peu le fait que dans le plan de développement, la vitalité économique se résume à trois grands  
secteurs, dont le centre-ville et des pôles un peu excentrés aussi, mais il y a une vitalité dans les  
quartiers qui est importante. Donc que ce soit par le soutien au développement des artères  
commerciales ou par le maintien d'emplois dans les zones en transition, dans les zones  
220 industrielles, pour avoir des emplois locaux, c'est quelque chose que la CDC ASGP espère voir  
davantage dans le plan de développement.

225 Pour ce qui est des enjeux de transport, circulation, les membres ont clairement identifié  
qu'il y avait des problèmes de cohabitation – c'était le principal enjeu – de cohabitation entre les  
automobilistes, les cyclistes, les piétons. Donc qu'il fallait sécuriser davantage les espaces pour  
les piétons, notamment en bordure des pistes cyclables, des arrêts d'autobus – il y avait vraiment  
un enjeu particulier dans ces endroits-là – et sécuriser davantage les abords des écoles. Donc  
c'était les points sur lesquels il fallait focuser en plus de, comment c'est souvent répété,  
l'apaisement de la circulation dans les quartiers résidentiels.

230 Voilà, vous voyez un petit peu l'intensité de – juste sur le territoire du Plateau-Mont-Royal  
– à quel point il y a plusieurs artères qui sont fortement circulées. Donc ça illustre un petit peu  
peut-être les enjeux de cohabitation sur le Plateau.

235 Sinon, comme la première carte le montrait, il y a plusieurs secteurs en transition souvent  
qui chevauchent deux quartiers : Rosemont/Plateau-Mont-Royal, Centre-Sud/Plateau-Mont-Royal,  
il y en a un peu partout sur le territoire de la Ville, souvent aux abords des voies ferrées, souvent  
des anciens secteurs industriels. Donc nous, c'est des secteurs qu'on qualifie de « en transition ».  
C'est des secteurs qui sont souvent sujets à un développement rapide quand les promoteurs  
commencent à s'y intéresser.

240 Nous, ce qu'on souhaite, c'est qu'il y ait un travail d'ensemble, une vue d'ensemble sur  
ces espaces-là, puis étant qu'ils représentent des grands potentiels, souvent dans des quartiers

245 qui sont assez densément construits, bien il faut réfléchir maintenant à leurs fonctions, les fonctions qu'on y trouvera en fonction des besoins de la population en place. Puis qu'il y ait un mécanisme de consultation – pas juste de consultation mais de participation aussi avec les acteurs locaux pour le développement de ces zones-là.

250 Ça fait que vous voyez un petit peu ici dans Saint-Viateur-Est, le Plateau-Est, les abords de la voie ferrée, l'Hôtel-Dieu, évidemment ce sont tous des secteurs qui sont appelés à changer de vocation ou qui se transforment, qui évoluent rapidement, sur lesquels il faut se pencher.

255 Je vais terminer en parlant de quelques petites préoccupations particulières que les membres ont soulevées. Donc le secteur Plateau-Est qui est un des derniers grands secteurs en transition justement dans le grand centre-ville de Montréal, qui pourrait facilement se densifier pour accueillir plus d'emplois. Il y a beaucoup de gens aussi qui parlent peut-être d'avoir d'autres fonctions. Donc il faut vraiment avoir une réflexion approfondie sur cet endroit-là qui est assez clé au cœur du centre-ville.

260 Ensuite, il y a tout l'enjeu des grands sites à caractère patrimonial, qu'on pense aux grandes églises – Montréal en possède plusieurs, le Plateau quelques-unes – l'hôpital Hôtel-Dieu, comme le Royal Vic, c'est des enjeux majeurs, c'est des bâtiments importants, des sites importants qui, aux yeux de la communauté, ont vraiment une valeur publique et communautaire. Donc il faut vraiment réfléchir à leur devenir ensemble. Il y a les traversées sur les voies ferrées.  
265 Donc assurer une perméabilité, une sécurité de ces barrières-là. Préserver les principales zones d'emploi et de création. Donc je l'ai mentionné, je n'y reviendrai pas.

270 Les rues en quête d'une vocation. Il y a plusieurs rues qui font partie des trames commerciales sans vraiment être des rues commerciales. Il y a des rues qui se cherchent une vocation. L'exemple de la rue Rachel est assez important. Pourquoi ne pas profiter de ces opportunités-là à Montréal, des grands boulevards, des grandes rues pour donner une couleur, une identité à nos quartiers? Par exemple, la rue Rachel pourrait devenir un beau corridor vert qui

275 relie le mont Royal au parc Lafontaine, au Jardin botanique même. Renforcer le lien avec la montagne, j'en ai déjà parlé aussi.

280 S'assurer que tous les aménagements, que ce soit au niveau de l'architecture ou des aménagements urbains soient faits en fonction d'un idéal de qualité. On est une ville UNESCO de design. Malheureusement, ça ne paraît pas encore assez.

285 Il y a le caractère régional du Plateau-Mont-Royal dont Fulvia a parlé, donc la difficulté pour les quartiers centraux d'assurer un service à leur population alors qu'ils ont aussi une multitude d'individus qui sont d'autres provenances, qui viennent chercher des services, malgré le financement qui est calculé sur la population locale.

290 Finalement, l'importance d'avoir un plan qui est rassembleur en fonction d'une vision forte, réalisé en étroite collaboration avec les acteurs des milieux locaux. Donc un plan de développement à l'image des Montréalais et qui inclut les Montréalais dans sa réalisation et dans les suivis. Voilà.

295 **M. JEAN BURTON, président :**

Ça complète votre présentation?

300 **Mme CHRISTELLE PROULX CORMIER :**

Oui.

305 **M. JEAN BURTON, président :**

Merci. Madame?

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

305           Merci, Monsieur le président. Alors plusieurs questions. D'abord, je vous remercie pour votre intervention. Vous êtes quand même dans un quartier qui est fort prisé ou du moins dans un arrondissement qui est fort prisé. C'est très intéressant aussi. Mais effectivement ça pose des problèmes tels que vous les avez soulevés.

310           Alors vous avez mentionné à votre point 4 qu'il fallait favoriser une réelle mixité sociale et donc maintenir les populations locales antérieures à celles qui proviennent de la gentrification, si je peux dire, faire l'acquisition de terrains, renforcer la stratégie d'inclusion – vous ne l'avez pas dit explicitement mais c'est à ça que vous faites référence, vous l'avez peut-être écrit en tout cas dans votre texte – interdire la conversion de logements locatifs, etc. Est-ce que vous avez  
315 l'impression que ceci n'est pas assez mis en valeur dans le plan de développement version révisée qui est en consultation en ce moment?

**Mme CHRISTELLE PROULX CORMIER :**

320           En fait, l'aspect social de façon générale n'est peut-être pas autant présent qu'on pourrait le souhaiter, puis justement, il n'y a pas d'engagement non plus ferme en termes de position par rapport à une obligation d'appliquer une stratégie d'inclusion qui ne l'est pas actuellement ou qui s'applique à très peu de projets parce qu'elle est facile à contourner. Donc nous, notre souhait, c'est vraiment qu'il y ait une position forte à cet égard-là pour que la mixité  
325 qui fait l'identité de plusieurs quartiers à Montréal, la plupart des quartiers centraux dont le Plateau-Mont-Royal, bien qu'on puisse la préserver. C'est une richesse.

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

330           C'est une richesse. Ensuite, à l'item 5, si je peux dire comme ça, la consolidation des milieux de vie, vous avez entre autres mentionné, juste avant de nous montrer la carte, la dernière phrase, c'était « *Entamer une réflexion sur les adolescents* », ce n'était peut-être pas écrit exactement comme ça parce que vous avez passé vite – oui, c'est ça, *la place des*

335 *adolescents dans l'espace public* ». Est-ce que vous avez des propositions spécifiques, outre faire des pistes de *skateboard*, à quoi vous pensez exactement? Parce que c'est vrai que c'est une réelle préoccupation ça. Sur les adolescents dans votre quartier, dans les différents secteurs, ou les jeunes en général.

340 **Mme FULVIA SPADARI :**

Écoutez, c'est peut-être d'avoir – j'essaie de me rappeler les recommandations strictes de la table jeunesse, mais c'est beaucoup le fait que quand les jeunes veulent s'installer ou explorer des nouvelles façons, un nouveau sport, il y a peu de lieux pour le faire et souvent, et c'est considéré qu'il sont bruyants. J'essaie d'avoir un exemple, que ce soit le basketball, des petits lieux de basketball...

345 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

Des lieux plus polyvalents, extérieurs, intérieurs.

350 **Mme FULVIA SPADARI :**

355 C'est ça. Et l'idée, c'était d'écouter les jeunes, parce que c'est un peu traditionnel ce qui est offert aussi. Alors il y a une difficulté. Il y a comme pas de place encore. Ce n'est pas fait, cette transition-là. Et aussi, la tolérance qui doit exister quand même alors que c'est culturel peut-être mais que les jeunes ont leur place, donc pour travailler avec eux pour qu'ils aient cette place-là, au niveau des sensibilisations Puis je pense que c'est important aussi, c'est le soutien au niveau des arrondissements de la Ville, qu'il y ait des employés, des travailleurs de la Ville aussi qui pourraient accompagner et les groupes communautaires et les centres de loisirs pour les jeunes, alors de ne pas perdre nos ressources. Parce qu'on a perdu des ressources au cours des années, puis ça...

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

365 Et les écoles.

**Mme FULVIA SPADARI :**

370 Et les écoles, bien sûr. Parce qu'on a perdu des ressources et ça devient un poids, en tout cas, que quand on parle des ressources au niveau de la Ville ou scolaires même, c'est le communautaire qui ramasse. Alors redonner – un engagement de la Ville vis-à-vis ça, ça serait bien.

375 Je voulais juste profiter, quand on parle de la coercition – moi j'appelle ça de la coercition – mais des mesures plus fortes, c'est important. Parce qu'on a eu la démonstration, nous, ça fait des années qu'on avait ciblé des sites publics, trois sites publics que vous avez dû voir, et on a obtenu un engagement de 100 % de logements sociaux alors qu'on se faisait dire continuellement par tout le monde « C'est impossible. Si tu n'a pas de condominium, il n'y a rien qui pourra financer ça. » En tout ça, ça a l'air que c'était impossible. Là, on a vu  
380 l'arrondissement et tant mieux pour nous, la Ville à ce moment-là s'est engagée.

Ça fait qu'on voit que c'est possible. Il y a un discours beaucoup trop défaitiste. Et des fois, l'arrondissement ou la Ville, a pratiquement tous les pouvoirs. Moi, je ne suis pas urbaniste, tout ça, je ne pourrais pas dire les mesures exactes à chaque fois, mais moi, je sais  
385 que oui, il y a des mesures qui peuvent être prises, puis oui, la Ville peut avoir le pouvoir, ne serait-ce que d'aller aussi avec le gouvernement du Québec, en tout cas.

La différence est magistrale quand on se tient debout puis qu'on exerce les pouvoirs qu'on a, parce que ça, tu en as pour 50, 60 ans. Ça crée ton quartier, si tu as trois terrains  
390 avec plein de logements sociaux au lieu de condominiums, tu viens quand même d'asseoir une certaine sécurité pour les populations résidentes.

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

395 J'ai peut-être une dernière question aussi. Au point 6, le thème sur les artères  
commerciales, on sait que les rues, c'est important comme axe de développement aussi, du  
moins dans les quartiers, c'est important dans l'ensemble de la ville mais dans les quartiers,  
plusieurs sont venus nous le dire aussi. Mais apparemment, il y a une perception selon laquelle il  
y a certaines artères du Plateau qui sont un petit peu en déclin, certaines parties de la rue Mont-  
400 Royal ou d'autres. Est-ce que vous avez partagé cette perception-là ou quelles seraient les  
causes de ça?

**Mme CHRISTELLE PROULX CORMIER :**

405 En fait, c'est drôle parce que ça, c'est le genre de réflexion qui revient par cycle, en fait.  
En tout cas, il y a plusieurs théories là-dessus, il y a pas mal de gens qui se penchent sur cette  
question-la, la vitalité des artères commerciales. Et puis c'est sûr qu'on peut voir des fois des  
ralentissements, il y a beaucoup de locaux vacants, il y a beaucoup de – puis à d'autres  
moments, c'est florissant, puis tout est plein, puis ça va bien. Mais c'est un peu des cycles,  
410 puis c'est apparemment – je n'ai pas moi-même fait ces études-là – assez typique un peu  
partout dans les grandes villes. C'est qu'il y a une effervescence à un moment donné, il y a un  
créneau qui s'installe, les restaurants, les bars, tout ça, ça va bien. Les loyers montent parce  
que tout va bien, puis à un moment donné, bien, ça devient un peu insoutenable, il y a comme  
une limite, puis là, tout dégringole, les locaux...

415 Puis là, en plus, il y a eu des changements au niveau des règles de stationnement, il y  
a beaucoup de gens qui attribuent ça à cette cause-là, mais je pense qu'on ne peut pas  
seulement pointer du doigt une cause. Il faut regarder le problème dans son ensemble,  
regarder les dynamiques à l'échelle de la Ville, parce que n'empêche qu'il y a plein d'autres  
420 phénomènes externes, la compétition avec ce qui se passe dans les banlieues – on ne se le  
cachera pas – les grands *power centers* et autres *lifestyle centers*, ça peut attirer des  
magasineurs. Il y a peut-être des gens qui venaient en ville avant, qu'ils n'y viennent plus. Oui,  
des changements au niveau des déplacements, des automobiles.



425 Il y a plusieurs facteurs en cause, selon moi, puis on ne peut pas seulement prendre  
une artère ou un quartier puis... Moi, j'observe la même chose, j'entends la même chose dans  
Côte-des-Neiges, dans le Centre-Sud, dans Anjou même. Donc c'est quelque chose qui est  
assez généralisé. C'est sûr que quand on est dans un quartier, on voit ce qui se passe dans  
notre quartier mais finalement, c'est quelque chose – puis c'est des cycles. Mais ça ne veut  
pas dire qu'il faut rien faire, ça ne veut pas dire que tout va se régler tout seul. Ça ne veut pas  
430 dire que les causes qu'on identifie ne font pas partie du problème mais je pense que c'est un  
peu plus complexe. On ne peut pas vraiment...

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

435 Pointer du doigt un seul facteur.

**Mme CHRISTELLE PROULX CORMIER :**

440 C'est pour ça qu'il faut diversifier un peu. Nous, ce qu'on propose, c'est soutenir ces  
artères-là. On ne veut pas non plus qu'elles disparaissent, qu'elles redeviennent autre chose que  
commerciales. C'est pour ça qu'on peut peut-être faire appel à l'économie sociale, justement  
favoriser l'installation de groupes communautaires qui ont besoin de pignon sur rue. Donc les  
aider, les supporter financièrement pour qu'ils puissent trouver un local.

445 Si je reviens juste une seconde sur la place des adolescents, je me rappelle aussi qu'il  
y a des intervenants qui avaient mentionné qu'en dehors de toutes ces activités-là qu'on veut  
organiser pour les jeunes, puis de tous ces lieux-là qu'on veut aménager et créer pour eux, les  
jeunes ne vont pas passer tous leurs temps libres à jouer au basket ou au hockey. Je veux  
dire, c'est beau, le sport, mais on ne fait pas du sport huit heures par jour. Puis les  
450 adolescents, ça se couche tard, puis on aime ça se regrouper. Quand on est ados, c'est la vie  
sociale. Ça fait que c'est difficile pour les adolescents de juste trouver un espace. Les parents  
ne veulent pas avoir dix adolescents dans leur salon nécessairement, puis des fois, les centres  
de sport, les maisons des jeunes, c'est fermé, ce n'est pas tous les jeunes qui aiment ça y  
aller.

455           Ça fait que juste aussi une tolérance par rapport à la présence d'adolescents dans  
l'espace public, que ce soit les parcs, que ce soit les stations de métro, ils vont s'attrouper,  
c'est sûr, c'est dans la nature même des adolescents. Donc juste collectivement de se poser la  
question, comment on accepte ça.

460           **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

Ça va.

465           **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

470           D'une part, vous notez que le Plateau a une certaine notoriété régionale, puis peut-être  
même au-delà, puis ça peut même aller jusqu'à l'image mythique, si on compte toute la  
littérature qui prend comme fond de scène le Plateau, Tremblay en tête. Et en même temps,  
vous vous inquiétez du phénomène que vous avez appelé gentrification commerciale. Et j'étais  
en train de me demander, la gentrification prend peut-être sa source dans la notoriété du  
quartier ou de l'arrondissement. Vous demandez qu'on en tienne compte dans les  
interventions de développement. Pourriez-vous préciser votre pensée un peu? Comment le  
PDM, notre Plan de développement de Montréal peut – qu'est-ce qu'on devrait lire dans le  
PDM pour toucher ou rejoindre ce que vous soulevez?

475

**Mme FULVIA SPADARI :**

480           Bien, je prendrais les recommandations qu'on a. Comme nous, les priorités, c'est  
beaucoup toute la question de l'habitation, l'accessibilité à des loyers pas chers. Et nous, on  
pense que de construire massivement, en tout cas le plus possible, de logements sociaux,  
coopératives, logements communautaires aussi qui rejoignent des problématiques spécifiques,  
que ce soit les personnes âgées ou les femmes en situation de difficulté, c'est un type de  
logement, mais les coopératives en tant que telles sont un bon outil de l'habitation.

485 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Appliquées à l'artère commerciale, parce que vous me parlez de gentrification commerciale.

490 **Mme CHRISTELLE PROULX CORMIER :**

495 C'est un peu le fait que les commerces sont de plus en plus adressés à une clientèle aisée dans les quartiers autrefois populaires, puis c'est comment on peut contrebalancer ça pour s'assurer que tout le monde, en fait, trouve des services à ses moyens. C'est un peu comme je viens de dire, peut-être en favorisant l'implantation d'entreprises d'économie sociale, de coopératives d'achat, un soutien peut-être au niveau du loyer, ça serait qu'il y ait une mixité.

500 Puis il y a toute la question aussi des grandes bannières. Il y a plusieurs artères qui sont maintenant presque un centre d'achats, mais sur une rue, parce que c'est les mêmes bannières qu'on trouve partout. C'est bien beau des chaussures, puis des vêtements, mais finalement, ce n'est pas de ça que l'habitant a besoin au quotidien.

505 Je ne sais pas s'il y a des outils plus spécifiques qui pourraient être utilisés. Souvent, on utilise les superficies maximum des commerces ou bien les quotas : par tant de kilomètre, on ne peut pas avoir plus que deux commerces de ce type-là ou bon. Ça fait que des fois, il y a des outils comme ça qu'on peut peut-être explorer. Mais je pense que déjà d'avoir comme une – peut-être dans le plan – une orientation qui parle, encore là, de mixité commerciale, après, c'est ça, les moyens restent à identifier peut-être avec la Ville et les gens du milieu au niveau des outils disponibles.

510 **M. JEAN BURTON, président :**

Vous vouliez ajouter un mot?

515 **Mme FULVIA SPADARI :**

520           Simplement, comme par exemple, le développement de l'avenue Mont-Royal, quand on avait discuté de ça, eux aussi voulaient soutenir, en tout cas encourager qu'il y ait une mixité dans l'offre pour pas que ça devienne spécialisé strictement. Maintenant, si vous me demandez à moi les outils spécifiques, je ne les connais pas, mais effectivement, l'économie sociale, c'en est un, mais il y a des entreprises donc – il y a un souci que ça desserve parce que souvent même, les personnes nous disent qu'ils vont se promener sur Mont-Royal, puis la majorité ne peuvent même pas aller fréquenter vraiment ces lieux-là. Alors il reste encore des endroits accessibles pour eux et l'économie sociale est effectivement un bon moyen de répondre à ces besoins-là.

525

**M. JEAN BURTON, président :**

          Merci beaucoup, Mesdames.

530 **Mme FULVIA SPADARI :**

          Merci beaucoup.

**Mme CHRISTELLE PROULX CORMIER :**

535

          Merci.

**M. JEAN BURTON, président :**

540

          J'inviterais monsieur Jean-François Pronovost. Bonsoir!

**M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

545

          Bonsoir! Bonsoir, Madame! Bonsoir, Messieurs! Merci pour cette invitation. Mon nom est Jean-François Pronovost, je suis vice-président au développement et aux affaires publiques pour

Vélo Québec. Vélo Québec est une organisation montréalaise qui est active depuis plus de 46 ans. C'est une organisation qui est devenue un acteur et un observateur important de la vie urbaine à Montréal et qui a sûrement contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo à Montréal, qui est reconnue non seulement en Amérique du Nord mais ailleurs dans le monde.

550

Nous sommes connus par nos grands événements : le Tour de l'Île, la Féria du vélo de Montréal, mais aussi nous travaillons avec la Ville de Montréal et avec l'ensemble des municipalités du Grand Montréal, membres de la Communauté métropolitaine, sur différents aspects qui permettent d'intégrer les déplacements à vélo dans la vie quotidienne, notamment sur le chemin de l'école avec les enfants et aussi en travaillant avec des planificateurs, urbanistes et ingénieurs pour planifier de meilleurs aménagements cyclables. Enfin, depuis 1995, Vélo Québec travaille avec le ministère des Transports du Québec sur le développement de la Route Verte, donc un itinéraire cyclable de 5 000 kilomètres à travers toutes les régions du Québec et qui évidemment passe par Montréal et où le kilomètre zéro est en face de la Maison des cyclistes dans le parc Lafontaine.

555

560

D'entrée de jeu donc, dans le court mémoire qu'on vous a présenté, dans le fond, je vais faire une blague, on a dit « Encore une consultation! » C'était une blague mais en même temps, c'était sérieux. Parce que disons quand on regarde tout ce qui a été fait dans les dix dernières années – et on n'est pas contre les consultations, au contraire, on aime bien y participer puis donner notre point de vue le plus souvent possible – mais on regarde tous les éléments qui ont été mis en place, Plan d'urbanisme, Charte du piéton, Plan de transport, récemment des consultations sur l'activité physique des Montréalais, le PMAD de la Communauté métropolitaine, les enjeux, les discussions sur le financement du transport en commun, alors évidemment, d'entrée de jeu, quand on a regardé la consultation sur le Plan de développement de Montréal, on s'est dit on souhaite ardemment que l'ensemble de ce travail-là soit rassemblée en fait et soit mis à jour pour permettre d'amener Montréal plus loin. Parce que c'est parfois ce qu'on a l'impression, c'est que Montréal, des fois, fait un peu de surplace. Donc on planifie beaucoup mais on prend du temps à passer à l'action.

565

570

575

580 Donc là-dessus, on partage tout à fait le point de vue du Conseil régional de l'environnement de Montréal qui – je ne sais pas s'ils se sont adressés à vous ou ils vont le faire prochainement – mais sur toute la question de combler les retards dans toutes ces planifications-là pour que Montréal aille plus loin et que Montréal reprenne les devants en comparaison à beaucoup d'autres villes nord-américaines.

585 On a présenté trois points dans notre mémoire. Le premier donc, l'atout pour Montréal de ce que représente la culture vélo à nos yeux; ensuite, la conséquence, être conséquent avec les gestes qui ont été posés dans le passé; et enfin, aménager la Ville pour les gens plutôt que pour l'auto. Donc je vais y aller évidemment rapidement parce qu'on a peu de temps.

590 La culture vélo, un atout pour Montréal. Bien, il ne faut pas être timide. Montréal, nous, quand on le regarde, on trouve ça formidable de voir plein de vélos partout et tout ça, mais ce n'est pas juste nous qui trouvons ça formidable. Nos amis du Canada anglais et beaucoup d'Américains nous envient d'avoir une population qui fait autant de vélo et d'avoir une place pour le vélo qui est quand même assez bien reconnue depuis un certain temps.

595 Ce qu'il faut regarder aussi, c'est les statistiques et je ne vous les énumérerai pas parce que ça devient pénible de parler de pourcentages et tout ça, mais c'est une hausse absolument phénoménale de l'usage du vélo au cours des dernières années et particulièrement avec l'apparition de Bixi. Donc on a remis en selle un paquet de gens qui ne faisaient pas de vélo ou qui ne faisaient pas de vélo pour les raisons de se rendre au travail ou d'aller à un rendez-vous, etc. Donc on a vraiment avec Bixi transformé la perception du vélo à Montréal. Maintenant, dans toutes nos familles, on a des gens qui sont abonnés à Bixi et qui en sont très fiers.

600 Donc c'est ce qui fait un trait de la culture de Montréal et il ne faut pas en être timide. C'est soulevé quand même dans le document de l'Office, mais on aimerait que ça soit peut-être un peu plus – je pense qu'il faut le dire et il faut en être très fier.

605 Sur la question des gestes qui ont été posés au cours des dernières années, j'ai parlé tout à l'heure du Plan de transport, le Plan de développement durable, le PMAD de la Communauté

610 métropolitaine, plein d'autres plans. Il y a eu récemment un Plan d'action municipal pour les aînés, donc population qui vieillit, il faut se préoccuper de ce phénomène, et aussi beaucoup de planification à l'échelle plus locale. Il y en a eu dans des quartiers, dans Notre-Dame-de-Grâce, Ahuntsic-Cartierville, Verdun et Saint-Laurent, etc., pour faire en sorte que les quartiers soient plus vivables, pour faire en sorte qu'on se préoccupe davantage de la place des gens qui se déplacent de façon ordinaire, à pied ou à bicyclette.

615 Dans toutes ces planifications-là, on a parlé par exemple, même la Communauté métropolitaine de Montréal l'a exprimé, avec l'augmentation de la part modale des transports collectifs, donc on souhaite tous que la part modale augmente de 10-15 % dans le transport collectif. On souhaite tous la réduction automobile à destination du centre-ville, la réduction des pourcentages d'automobile à destination du centre-ville. On souhaite tous que la Charte du piéton soit mise en place dans son intégralité pour arriver à avoir des places publiques, des places 620 animées, avoir plus de gens dans la rue que d'automobiles finalement.

625 Quand on regarde le vélo plus particulièrement, le vélo est abordé dans le Plan de transport de 2008 et avec des objectifs nobles de doubler le réseau cyclable. Bon, évidemment, en cinq ans, ce qui a été réalisé, c'est 186 kilomètres des 400 kilomètres qui avaient été prévus du réseau cyclable. C'est vrai que des kilomètres, ce n'est pas tout dans la vie. Il y a beaucoup de pistes cyclables qui ont été restaurées et tout ça, mais malgré ça, il y a tellement d'utilisation, qu'on se retrouve dans des situations maintenant de congestion sur les voies cyclables, ce qui entraîne des problèmes je dirais simplement d'inconfort. Je ne parlerais pas nécessairement d'insécurité mais d'inconfort. Ça devient hasardeux pour des jeunes enfants d'être sur les pistes 630 cyclables lorsque c'est trop achalandé et tout ça. Donc il y a vraiment un enjeu qui doit être revu à ce niveau-là.

635 Nous proposons également – toujours dans la suite de ce qui a déjà été adopté – les plans locaux de déplacement, vous savez, ça faisait partie des volontés du Plan de transport et à ce jour, il y en a probablement trois ou quatre sur l'ensemble des arrondissements de Montréal qui ont été réalisés, donc les plans locaux de déplacement, c'est voir comment les gens se déplacent, comment on peut faire davantage de place au mode du transport collectif et au mode actif. Et

enfin, étant des mesures d'apaisement de circulation, ça aussi, c'est des aspects qui ont été abordés dans plusieurs plans, Plan de développement durable notamment et Plan de transport.

640

Ensuite, un sujet qui est presque tabou, c'est-à-dire légitimer l'usage du vélo dans certains lieux publics, notamment les parcs. Nous sommes en train d'assister à Montréal à une espèce de – pas de ghettoïsation – mais les parcs, c'est pour les oiseaux, c'est pour les gens qui se promènent, bien sûr, et tout ça, mais surtout pas pour les gens qui simplement passent à pied. On ne parle pas d'autoroute cyclable et tout ça, mais on dit dans tous les parcs urbains de la planète, sauf quelques jardins secrets, des roseraies célèbres et tout ça, on peut traverser les parcs à bicyclette et c'est ce qu'on dit. À Montréal, on devrait le faire également. Dans les grands parcs aussi, et avoir des aménagements qui assurent dans le cas échéant, une bonne cohabitation entre les piétons et les cyclistes.

645

650

La pratique sportive du vélo, c'est quand même un aspect qui intéresse beaucoup de gens et dans le mémoire, on vous parle de deux endroits à Montréal qui sont devenus des icônes de l'entraînement à vélo qui sont le Circuit Gilles-Villeneuve. Donc on dit simplement, comme on le répète à chaque fois qu'on a l'occasion, d'étendre les heures pour la pratique d'entraînement et tout ça.

655

Un point qui est peut-être un peu plus nouveau, c'est le chemin Camilien-Houde. On a cette idée et on essaie de convaincre tous les niveaux de décision, de décréter comme ça se fait dans plusieurs villes ailleurs dans le monde les dimanches matin de Camilien-Houde, donc les dimanches matin où on fermerait le chemin Camilien-Houde, on le réserverait aux marcheurs et aux cyclistes en assurant une navette en transport en commun, bien sûr.

660

Montréal est une ville d'hiver et on pense que le vélo est maintenant quelque chose qui fait partie de l'hiver à Montréal, et c'est de moins en moins marginal et il faut en tenir compte dans les façons d'aménager, dans les façons de percevoir les déplacements à vélo.

665



670 Je vais aller au troisième point parce que je sens que le temps passe. On termine en  
parlant de l'aménagement de la Ville, donc pour les gens plutôt que pour l'auto. J'ai soulevé  
quelques aspects tout à l'heure sur la question de la diminution de la motorisation. C'est un défi  
qui n'est pas simple évidemment mais c'est quelque chose qui a été exprimé dans le Plan de  
transport, dans le Plan de développement durable de la Ville et on pense qu'il faut garder le cap  
avec ces objectifs-là et même fixer des objectifs beaucoup plus audacieux qu'on a eus dans le  
passé, pour faire en sorte que Montréal demeure une ville vivante, une ville habitée mais une ville  
où il fait bon habiter également.

675 Enfin, je vais terminer avec quelques éléments ici. Évidemment, Montréal, on ne peut pas  
être tout négatif. Il y a eu des choses fantastiques qui ont été faites dans les dernières années à  
Montréal et je parle notamment de l'embellissement de Montréal. L'œuvre la plus récente, c'est le  
Quartier des spectacles, même si c'est compliqué de stationner son vélo dans tout ce quartier-là, il  
680 faut vraiment chercher son poteau comme on dit.

685 La piétonisation de la rue Sainte-Catherine qu'on aimerait dans le fond qu'elle soit  
permanente. Il faudrait oser un peu puis arriver avec quelque chose qui soit marquant à Montréal  
et l'animer douze mois par année. C'est quelque chose qui est possible. Dans les pays nordiques,  
on vit l'hiver.

690 J'ai parlé du Quartier des spectacles, je parle aussi de la rue de la Commune où je suis  
passé hier, la rue de la Commune qui a été refaite il y a environ une quinzaine d'années environ,  
quelque chose comme ça, et où avant le réaménagement de la rue de la Commune, il y avait un  
aménagement cyclable. Donc les cyclistes partaient de la rue Berri, s'en allaient vers l'ouest,  
rejoignaient le canal Lachine et tout ça. Maintenant, les gens arrivent dans le Vieux-Port et c'est  
l'abandon total. Donc par une belle journée ensoleillée comme hier évidemment, on ne va pas sur  
les quais du Vieux-Port parce que c'est plein de piétons, c'est plein de gens qui veulent profiter  
des quais et avec raison, et sur la rue de la Commune, c'est plein d'autos parce qu'il n'y a  
695 absolument aucune mesure de dissuasion du trafic automobile, donc finalement, les cyclistes

700 circulent n'importe où et là, quand on dit les cyclistes circulent n'importe comment, c'est la meilleure illustration : donc entre les arbres, la promenade plantée, un peu partout, à travers les piétons de la Promenade du Vieux-Port et tout ça, et pourtant il y a des solutions techniques qui existent et qui seraient extrêmement simples.

705 Le Quartier des spectacles, ça a été aussi cet exemple-là d'une certaine timidité à négocier avec le million de personnes qui traversait ce quartier-là à bicyclette à tous les jours. Après quelques années, on a compris qu'il fallait aménager une piste cyclable temporaire pendant la durée des festivals mais ça a été compliqué. Avec tout l'aménagement du centre hospitalier McGill, on est en train de vivre une situation un peu semblable. On transforme un quartier complet de Montréal, on l'ouvre à la circulation automobile et on tergiverse encore sur la façon dont les gens peuvent traverser ce quartier-là à pied et à vélo.

710 Donc dans le fond, ce qu'on dit – oui, je conclus là-dessus – ce qu'on dit, c'est que les projets urbains à Montréal doivent tenir compte de l'ensemble de la population et de l'ensemble des modes de déplacement pour faire en sorte de favoriser évidemment le transport collectif et les modes actifs.

715 Donc si l'exercice qu'on vit actuellement peut conduire à l'amalgamation de toutes les idées et de tous les plans qui ont été faits au cours des dernières années et de leur donner et de moderniser les objectifs audacieux, je pense que Montréal va pouvoir aller plus loin.  
Merci.

720 **M. JEAN BURTON, président :**

Merci. Juste une petite correction, c'est la deuxième fois aujourd'hui. Ce n'est pas notre plan, c'est le plan de la Ville de Montréal, s'il vous plaît. Mais il doit y avoir un petit problème de communication pour qu'on fasse cette amalgamation si facilement.

725 Une seule question. Le Réseau Vert d'une rive à l'autre, j'avais de la difficulté à le localiser dans l'espace.

**M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

730 Je n'en ai pas parlé mais on l'a écrit, il s'agit du chemin de fer du Canadien Pacifique...

**M. JEAN BURTON, président :**

735 Qui part de?

**M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

740 ... qui part du Port de Montréal et qui va jusque dans l'arrondissement Cartierville et dont trois kilomètres existent en sentier polyvalent entre la rue Masson et la rue – le Home Depot qui est situé dans le quartier Mile-End sur Beaubien.

**M. JEAN BURTON, président :**

745 D'accord.

**M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

750 Donc en fait, il y a un projet qui est de prolonger ce sentier-là d'une rive à l'autre mais on ramène toujours la chose parce que c'est un projet qui est dans l'air depuis longtemps et qui prend du temps à se matérialiser.

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

755 On a terminé mais je veux quand même vous poser une seule question. Vous pouvez être fiers des accomplissements que vous avez faits au cours des dernières années. Vous avez travaillé beaucoup à la promotion du transport actif, bravo! Je pense que le moment est venu de réfléchir à la cohabitation vélo/piéton et je ne sais pas si, dans vos plans stratégiques, votre

promotion, votre sensibilisation auprès du public, vous y pensez et quel rôle vous estimez pouvoir jouer à cet égard?

760

**M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

C'est une grande préoccupation que nous avons. Évidemment, la situation que vous décrivez – enfin, je ne crois pas qu'elle soit si chaotique que ça – et je pense qu'il y a du travail à faire, il y a du travail d'éducation et il y a un travail carrément d'aménagement. C'est qu'il y a un problème, c'est que l'aménagement, le design des rues, etc., il y a quelque chose qui n'est pas fait ni pour les piétons ni pour les cyclistes. On est encore en train de ne pas savoir trop quoi choisir. Est-ce qu'on laisse passer les autos comme on les laisse passer depuis toujours? Ou est-ce qu'on donne vraiment une priorité à ceux qui se déplacent avec leurs jambes et ceux qui prennent le transport en commun? Je crois qu'il y a un gros enjeu qui est là et il y a des choses qui découlent de ça au niveau de l'éducation et au niveau de l'aménagement pour arriver à une meilleure cohabitation.

765

770

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

775

Merci.

**M. JEAN BURTON, président :**

780

Merci beaucoup, Monsieur Pronovost.

**M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

785

Merci.

**M. JEAN BURTON, président :**

J'inviterais messieurs Balsis et Auger, s'il vous plaît. Bonsoir, Messieurs!

790 **M. VICTOR BALSIS :**

795 Bonsoir! Je vous présente Gaétan Auger et Victor Balsis, moi-même, on est des citoyens de l'arrondissement Ville-Marie et ce soir, on va vous parler de la relation du centre-ville avec son fleuve et le pont Jacques-Cartier et vous donner quelques exemples et quelques pistes de solution que nous avons envisagées comme utilisateurs.

**M. JEAN BURTON, président :**

800 Très bien.

**M. VICTOR BALSIS :**

805 Alors Ville-Marie ou la Ville de Montréal a été fondée il y a bientôt 375 ans, en 2017, on parle souvent de ça, dans la zone de la géographie particulière de l'endroit. Mais nous oublions souvent que nous habitons sur une île. Ça, on entend ça souvent et c'est vrai. Alors le quartier Sainte-Marie est un des trois quartiers qui constituent l'arrondissement du centre-ville de Montréal et plus particulièrement sa partie est. Il fait face au fleuve Saint-Laurent et est une porte importante du centre-ville marquée par la présence du pont Jacques-Cartier. Il est un quartier riche au niveau patrimonial dont la prison du Pied-du-Courant au coin de de Lorimier.

810 Jusqu'en 1917, les Montréalais ont pu se balader sur une promenade sur le fleuve près de l'ancien parc Sohmer, près de Molson, je pense, aujourd'hui. À l'époque, une vie ouvrière et prospère régnait dans le quartier. Nous pouvions au quai Poupart prendre le traversier pour se rendre à Longueuil jusqu'en 1930. Il y a eu le déplacement des activités portuaires vers l'est, suivi  
815 par la fermeture des usines et leur démolition.

820 Alors le quartier hautement industriel a subi une importante restructuration qui a sévi  
durant des décennies. Depuis, le quartier Sainte-Marie, Saint-Jacques dans ce coin autour du  
pont attend toujours une saine revitalisation. Il serait temps de miser sur les nombreux atouts du  
secteur est du centre-ville en mettant l'emphase sur l'amélioration de son accès au fleuve et, par  
surcroît, contribuer à une meilleure qualité de vie des résidents.

825 J'aimerais aborder quelques défis du secteur. On sait que les rues qui longent le fleuve  
vers le pont sont utilisées principalement comme lieu de passage pour un trafic lourd que subit la  
population au quotidien. Sur la rue Notre-Dame, les limites de vitesse sont rarement respectées et  
les intersections aux feux de circulation difficiles à traverser. Les nombreux panneaux publicitaires  
géants polluent la vue. Au plus fort de l'été, lors des rassemblements pour les feux d'artifice, la rue  
Notre-Dame, l'avenue de Lorimier et même le pont Jacques-Cartier deviennent piétonniers mais  
830 en dehors de ces événements, les Montréalais n'ont pas le même accès aisé au fleuve.

835 Nous avons un accès limité au fleuve dans le Vieux-Port mais le seul endroit où nous  
avons une vue panoramique sur le fleuve est sur la promenade du Quai de l'Horloge et son  
emplacement éloigné fait que moins de gens le fréquente. Il existe un parc centenaire peu connu  
dans Ville-Marie, une réelle fenêtre sur le fleuve au nom de parc Bellerive que l'on confond  
souvent avec la Promenade Bellerive à l'est du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. C'est le même  
fleuve mais...

840 Alors ce parc est une oasis de verdure près du métro Papineau et du métro Frontenac et  
nous offre des vues panoramiques sur le fleuve, les îles et le pont. Malheureusement, ces vues  
sont souvent bloquées par des wagons à double hauteur qui demeurent longtemps immobilisés,  
bouchant les perspectives pluviales. Ne pourrait-on pas convaincre le port de garer ces obstacles  
visuels un peu plus loin?

845 La Ville de Montréal occupe un terrain au ministère des Transports à l'ouest du parc, un  
superbe endroit à côté de la prison des Patriotes ou du Pied-du-Courant qu'on utilise comme  
dépôt à neige. La Ville vient d'ailleurs de le clôturer, empêchant son accès. Il devrait certainement  
avoir un accès plus convenable pour ces activités.

850 À l'est du parc, le ministère des Transports possède un autre terrain vacant sur lequel les fameux silos à m'lasse ont été démolis l'année dernière. Ce terrain pourrait être aménagé pour prolonger l'accès au fleuve. À l'extrémité est du terrain, près de la rue Frontenac, la vue est obstruée par des montagnes de sel. N'y a-t-il pas d'autres endroits pour entreposer ces matières qui empêchent les Montréalais de jouir d'une autre vue panoramique exceptionnelle sur le fleuve dans le centre-ville?

855 Aujourd'hui, la majorité des villes du monde qui ont un front de mer travaillent pour son développement afin de favoriser des activités récréotouristiques. Ceci amène la revitalisation de tout le secteur et naturellement un développement économique qui bénéficie à tout le monde.

860 Ce magnifique pont Jacques-Cartier, icône majeur de Montréal, fait partie du patrimoine bâti depuis plus de 80 ans. Il est un important point d'entrée sur Montréal mais rien ne vient souligner son entrée ni éliminer la barrière que ses approches créent pour le piéton. Ses voies de circulation sont des frontières qui restreignent le développement des quartiers limitrophes. Ceci a pour effet de rendre le secteur moins attrayant aux nouveaux résidents avec des effets économiques et sociologique négatifs pour cette partie de la Ville. Ce pont est une sorte de  
865 colonne vertébrale pour le quartier mais il est en même temps une barrière physique et psychologique. Il divise l'arrondissement d'est en ouest en créant un sentiment d'insécurité au niveau de la rue. De plus, il divise sa partie nord du quartier de sa partie sud.

870 Mais une cohabitation plus harmonieuse est possible. Cela se fait dans beaucoup d'autres villes. Il s'agit de valoriser le pont, de le rendre plus accueillant aux piétons et aux cyclistes qui vivent et travaillent dans son voisinage. Nous connaissons tous certaines grandes villes du monde comme Brooklyn ou Sydney. Ces derniers sont aussi utilisés pour faire la promotion internationale de leur métropole respective et on leur ajoute des activités commerciales ou ludiques qui font leur renommée.

875 Alors notre centre-ville à Montréal a la chance d'avoir les deux éléments majeurs a proximité : les rives du Saint-Laurent et le pont Jacques-Cartier. Non seulement doit-on préserver

880 la pérennité mais surtout l'accès à la population riveraine. Ils sont des symboles forts de Montréal, des éléments patrimoniaux qui méritent d'être plus connus à l'international et qui doivent servir au développement récréotouristique et de la relance de la partie est de la métropole. Ils sont demeurés trop longtemps négligés par les autorités. Ils peuvent pourtant chacun contribuer à l'économie locale et régionale sans avoir à atteindre le développement de la rue Notre-Dame duquel ils sont indépendants.

885 Il y a encore beaucoup de terrains vacants à proximité du fleuve, une opportunité de développement pour les promoteurs mais qui devrait être encouragée par l'embellissement et l'accessibilité sécuritaire au fleuve et au pont. Il en va pour le développement économique du secteur est du pont tout autant que de l'attrait pour les familles qui pourraient choisir de s'y établir une fois les améliorations apportées.

890 Alors nous vous proposons maintenant quelques pistes de solution. Des promenades autour du pont Jacques-Cartier qui nous paraissent réalisables à court terme. Gaétan va vous montrer – vous voyez les trois étoiles rouges? Alors la première, c'est la Promenade du Courant Sainte-Marie, c'est à côté du Parc Bellerive; la deuxième à gauche, qu'on appelle la Promenade Jacques-Cartier sous le pont, ça dépend près de la rue Ontario, parc des Faubourgs et ça va jusqu'à la Place des Patriotes; et la dernière, on suggère un prolongement de la Promenade du Vieux-Port vers l'est à partir de l'héritage du Vieux-Port qui est juste à l'est des bassins où est-ce qu'il y a la plage urbaine et tout.

900 Alors pour la Promenade du Courant Sainte-Marie, c'est un prolongement de parcours riverain du Parc Bellerive vers l'est et vers l'ouest, créant ainsi un belvédère d'envergure sur le fleuve. C'est une promenade de plus d'un kilomètre, c'est l'équivalent, si on connaît bien la Promenade du Vieux-Port, c'est entre le Quai des Éclusiers et le Quai Jacques-Cartier. Ça exige d'après nous un minimum d'investissement et aucune perturbation des activités portuaires ou municipales. En plus, la bretelle de la rue l'Assomption une fois terminée éliminera en grande partie la nuisance des camions lourds sur la rue Notre-Dame. Des phases ultérieures pourraient



910 prolonger la promenade vers l'est à Hochelaga-Maisonneuve et vers l'ouest pour rejoindre le Vieux-Port sur les quais.

915 Le deuxième projet, c'est la Promenade Jacques-Cartier sous le pont. Alors on aimerait que la Ville crée un parc linéaire sous le pont derrière le Parc des Faubourgs au fleuve et aussi ajouter une infrastructure récréotouristique pour rassembler les citoyens. Aussi, c'est un parcours de plus d'un kilomètre de la rue Ontario jusqu'au fleuve. Et aussi, on suggère qu'on installe une signature, une passerelle iconographique, parce qu'il y a un problème pour les piétons, il y a des écoles alentour, c'est difficile à traverser. Normalement, les gens courent vite. Alors on trouve que ce n'est pas une bonne solution, ce n'est pas très sain. Alors on pourrait imaginer une passerelle qui ferait aussi une sorte de sculpture comme ça a été proposé à York, à Toronto. Aussi, on  
920 aimerait animer les espaces sous le pont avec des activités novatrices pour le rendre plus sécuritaire et aussi construire un ascenseur belvédère à côté du pont. Le belvédère, ça serait pour apprécier les vues et ça serait aussi pour les piétons, pour les cyclistes qui y auraient accès. Ça serait indépendant ou pas. Ça serait à côté du pont.

925 Le dernier projet, c'est la Promenade du Vieux-Port. Alors on aimerait ça que – vous voyez dans la photo en haut à droite que maintenant, c'est clôturé puis c'est des quais, ils ne sont presque pas utilisés. On n'utilise jamais ça parce que le Port, pour les raisons qui sont à eux, ont décidé de ne pas prolonger la promenade vers l'est, mais on trouve que ça serait intéressant si la Ville demandait aux autorités fédérales de considérer cette option et de rétablir les accès avec les  
930 quartiers comme la rue Papineau, la rue Poupart où est-ce qu'il y a le Quai Poupart qui existe, qui existait à cet endroit, et la rue Frontenac.

935 Aussi, on rêve d'avoir aussi peut-être un musée maritime ou portuaire dans ce coin-là, peut-être dans l'ancien édifice UHaul, Canadian Rubber of Montreal qui est un petit peu juste à droite ou à un autre endroit à proximité.

Pour terminer pour ce projet-là, on aimerait aussi que la Ville – vous voyez dans la photo à droite, le bassin de l'Horloge, c'est présentement une marina. On trouve que ça serait

940 intéressant pour les Montréalais s'il y avait un beau projet de convertir cette marina-là en – c'est  
une espèce de piscine publique qu'ils font à Copenhague où est-ce que les gens nagent dans  
l'eau. Alors on crée des frontières et il y a des endroits pour plonger, pour les enfants, pour toute  
la famille. Ça, c'est quelque chose que s'ils sont capables de faire au Danemark, je ne sais pas  
945 pourquoi qu'on ne pourrait pas le faire ici. Il y a aussi des barges qui existent, des barges  
converties en piscine. Il y en a à Brooklyn, il y en a à Hambourg, il y en a sur les mers. Alors je ne  
sais pas pourquoi qu'on ne pourrait pas en avoir une couple à Montréal.

Alors pour terminer, nous croyons que Montréal pourrait bénéficier d'une volonté de  
reconnaître et développer nos icônes à leur plein potentiel en répondant aux désirs des  
950 Montréalais d'avoir accès à leur fleuve, faisant en sorte que le pont Jacques-Cartier unifie le  
quartier, mettant en place des conditions pour attirer et maintenir les familles dans  
l'arrondissement et concevoir une porte d'entrée de ville digne d'une ville de design, créant aussi  
un nouveau pôle récréotouristique pour la métropole. C'est terminé.

955 **M. JEAN BURTON, président :**

Merci beaucoup.

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

960 J'ai surtout un commentaire plus que des questions parce que j'ai trouvé ça très  
intéressant effectivement. Vous rejoignez trois éléments qu'on retrouve dans le plan : l'identité,  
comme vous l'avez dit, c'est une icône, le développement économique, puis le rapport au fleuve.  
Vous avez présenté votre projet dans le PPU du Quartier Sainte-Marie?

965 **M. VICTOR BALSIS :**

Oui. Ça a évolué un peu.

970 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

Ça s'est enrichi.

975 **M. VICTOR BALSIS :**

Étiez-vous là?

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

980 Non, non, mais j'étais curieuse. Bien, je sais qu'il y a eu un PPU Sainte-Marie.

**M. VICTOR BALSIS :**

985 Oui, de Sainte-Marie. On a participé chacun avec des différents projets, moi plus le nord, le tronçon nord-sud et Gaétan. C'est comme ça qu'on s'est rencontrés. On trouvait que ça faisait une belle promenade pour l'est de la Ville.

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

990 En tout cas, ça illustre bien ce qu'on entend par « citoyen concepteur ».

**M. VICTOR BALSIS :**

Oui.

995

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

Citoyen designer. Je vous félicite.

1000 **M. VICTOR BALSIS :**

Merci.

1005 **M. JEAN BURTON, président :**

Merci beaucoup, Monsieur, pour votre présentation.

1010 **M. VICTOR BALSIS :**

Merci.

**M. JEAN BURTON, président :**

J'inviterais maintenant monsieur Philippe Cousineau à prendre place.

1015

**M. PHILIPPE COUSINEAU MORIN :**

1020 Bonsoir! Philippe Cousineau Morin de *Vivre en Ville*. Je vous remercie tout d'abord de nous accueillir, Madame, Messieurs les commissaires à cette consultation publique. Nous sommes très heureux de participer à cette importante consultation. Donc on espère évidemment que votre rapport, qu'avec cette mobilisation, avec toutes les soirées de consultation, on espère que les nouveaux élus de la Ville de Montréal auront une belle vision, un rapport et une belle vision pour pouvoir rassembler les citoyens autour d'une vision d'avenir intéressante.

1025

La vision que l'on propose, en fait – je vais d'abord vous présenter *Vivre en Ville*, en fait, avant de vous parler de la vision qu'on propose pour les prochaines années à Montréal. Donc *Vivre en ville* depuis près de 20 ans travaille à la grandeur du Québec, auprès principalement des municipalités. Donc on a des activités de recherche, de formation, de sensibilisation et

1030 d'accompagnement des différents milieux pour mettre en place, favoriser l'émergence des  
meilleures pratiques en urbanisme et dans différents domaines. Et on travaille comme on dit à  
l'avènement des collectivités viables. Ça se fait à plusieurs échelles, que ce soit en mobilité,  
transport, aménagement, urbanisme, verdissement, efficacité énergétique, etc.

1035 Évidemment, nous sommes présents à Montréal depuis quelques années. Donc dans le  
cadre de cette consultation, il n'est pas possible de présenter l'ensemble de notre pensée sur  
Montréal, mais je veux juste souligner qu'on l'a fait à l'occasion d'autres consultations et qu'on a  
quelques mémoires qui en parlent, qui sont disponibles sur notre site web, notamment sur  
l'agriculture urbaine, sur Griffintown, sur les transports collectifs – ça, c'était au niveau de la CMM  
1040 – etc., etc., sans compter un document qu'on a produit qui était *Vers une charte des écoquartiers*,  
donc qui est un document, des grands guides, des principes – je pourrai vous en laisser une copie  
– pour les promoteurs dans la conception des écoquartiers. Alors voilà pour nous.

1045 Sur notre position, notre vision pour le Plan de développement de la Ville de Montréal. Le  
plan de développement était bien sûr très intéressant mais on pense qu'il y a lieu de développer  
une vision plus circonscrite, plus précise, plus rassembleuse de la destination, de la destination  
vers laquelle la Ville se dirige. Et ce qu'on a proposé, c'est que Montréal soit dans quelques  
années au palmarès international des collectivités viables.

1050 Comme Vancouver, par exemple, qui s'est dotée d'un plan qui lui proposait d'être *the*  
*greenest city* en 2020, donc la ville la plus verte, on a cherché un mot rassembleur pour Montréal  
pour présenter un milieu où la qualité de vie sera le maître mot de la planification urbaine à toutes  
les échelles. Alors évidemment, pour nous, les collectivités viables – j'ai mis une grande définition  
au tableau – mais c'est bien sûr de façon générale, un milieu où la qualité de vie est mise de  
1055 l'avant. Donc un milieu très agréable pour ses citoyens, puis un milieu qui répond aux besoins de  
l'écosystème, donc du territoire, de l'environnement dans lequel on construit et on s'inscrit en tant  
que collectivité.

1060 Et à la recherche d'une vision fondée vers l'obtention d'une place au palmarès des  
collectivités viables, on a proposé quatre actions – il n'est pas possible de nommer toutes les  
actions – mais quatre actions qui sont symboliques et qui sont à mettre en priorité pour arriver à  
cette vision.

1065 Donc on a proposé des recommandations pour une métropole qu'on dit compacte,  
mobile, animée et abordable. Donc j'y reviens rapidement mais vous avez le détail dans le  
mémoire.

1070 Montréal compacte. Face à l'enjeu de l'exode des familles de Montréal, on s'est dit qu'il y  
avait besoin de définir plus spécifiquement le modèle de densité de Montréal. Et je le dis  
maintenant, je le dirai à probablement toutes nos recommandations, il y a lieu de tabler sur les  
forces de Montréal dans cette optique et notamment de tabler, par exemple, sur un modèle de  
compacité qui a fait ses preuves, celui des plex montréalais. Alors *Vivre en Ville* estime que c'est  
cette forme de densité-là qui devrait être mise de l'avant dans la plupart des mises en chantier  
dans les prochaines années. C'est un modèle qui plaît, où la qualité de vie est très bonne pour les  
1075 familles, pour tous les citoyens, qui peut mélanger du commercial et du résidentiel, où  
l'accessibilité, la mobilité est facilitée. C'est un modèle qui a fait ses preuves. C'est un modèle qui  
est très en demande, on ne se le cache pas, à Montréal. Donc il y aurait lieu de l'étendre, de  
l'utiliser plus en profondeur.

1080 D'autre part, il y a certains endroits, certains lieux où il convient de faire des modèles de  
densité par la hauteur. On a des bons exemples, on a des moins bons exemples aussi à  
Montréal. Il y a eu des occasions, à notre avis, un peu ratées, pour ne pas nommer Griffintown,  
mais je vous parlerai plus dans le positif du modèle de densité de Vancouver qui a misé beaucoup  
sur la hauteur mais qui, comme dans l'image que je vous présente ici, a décidé qu'au niveau de la  
1085 rue, ce qu'on appelle le basilaire, donc les premiers étages, ce soit très animé, très tourné vers les  
piétons et vers la rue et plutôt faire de la hauteur en fond d'îlot. Donc c'est une façon d'intégrer la  
hauteur qui, sans faire des stricts modèles de béton verticaux, donc une meilleure animation sur  
rue, donc une meilleure intégration urbaine. Voilà pour le Montréal compact.

1090 Pour le Montréal mobile, disons que je le redis encore une fois, c'est une force malgré tout de Montréal que d'avoir une bonne proportion de citoyens qui peuvent se déplacer autrement qu'en automobile, mais il y a lieu encore une fois d'approfondir cette force-là. Et on suggère de le faire en marquant le paysage urbain grâce au transport collectif et actif.

1095 Je vais partir ici de l'idée qui a été discutée un peu plus tôt avec monsieur Pronovost de Vélo Québec, de dire qu'il faut que ce soit clair dans les aménagements qu'est-ce qu'on souhaite pour Montréal. Parce qu'en fait, en marquant le paysage, on propose d'indiquer une place de choix pour les transports durables, une place de choix au point de vue fonctionnel mais aussi du point de vue des marqueurs du paysage urbain, donc que ce soit un symbole pour les  
1100 Montréalais.

Donc je repars de l'idée de monsieur Pronovost et dire si on veut que ce soit clair que ce soit les piétons qui ont la priorité dans l'île montréalaise, il faut de très larges trottoirs qui indiquent clairement dans l'espace public que la priorité, c'est aux piétons. Les piétons, ce sont des VIP.  
1105 Même chose ensuite, je pourrais décliner pour le vélo, pour le transport collectif. Pour le vélo, le Bixi est un excellent exemple de marqueur du paysage qui a beaucoup aidé dans les dernières années à augmenter la place du vélo à Montréal.

Finalement, pour les transports collectifs, vous noterez déjà que le métro de Montréal est  
1110 un symbole montréalais mais on pense qu'à la grandeur de la ville et de l'agglomération de Montréal, il y a lieu de marquer le paysage de transports collectifs autant par la signalétique, les abribus, toutes sortes de repères donc et le métro évidemment. Bien sûr, la voie, l'espace qui est réservé à ces transports sur la voie publique, les voies réservées, les stationnements d'autopartage, vélo en libre service, etc.

1115 La troisième des quatre actions proposées, donc pour une Montréal animée, c'est offrir des leviers pour l'appropriation de l'espace public. Il y a actuellement évidemment un certain mouvement envers le verdissement des lieux publics, vers l'appropriation de l'espace public. Je voudrais souligner que ce qu'on cherche à faire en multipliant les espaces publics, et verts et de  
1120

1125 qualité, c'est de transformer toutes sortes de lieux mais à toutes sortes d'échelles : les places publiques, les ruelles, les parcs, comme je l'ai dit, la voirie aussi. Donc il y a lieu d'avoir le réflexe vert, vers une déminéralisation des sols souvent à Montréal. Je citerai les bons exemples du woonerf dans l'arrondissement du Sud-Ouest et le réaménagement de la rue Laurier sur le Plateau-Mont-Royal.

1130 Puis je veux insister sur le fait qu'on peut parler dans ce cas-là évidemment de grandes interventions urbaines, si on pense au Quartier des spectacles qui n'est pas très loin d'ici, mais il faut savoir que ce sont des interventions parfois très locales, à l'échelle d'une ruelle ou même encore plus petit, qui peuvent faire des grandes différences dans l'amélioration de la qualité de vie pour les citoyens par la réappropriation de leurs espaces publics, des espaces partagés. Donc c'est une préoccupation importante pour nous.

1135 Finalement, la quatrième recommandation, c'est augmenter l'offre de logements pour les familles. C'est très important. C'est bien sûr qu'il y a plusieurs de ces leviers qui ne sont pas entièrement contrôlés par la Ville de Montréal, mais il y en a d'autres qui le sont. On peut penser aux exemples des villes de Toronto et de Vancouver qui ont imposé ou ont décidé d'encadrer l'offre des promoteurs en demandant, en exigeant un certain nombre de logements qui comptent trois chambres ou plus, si on veut des logements pour les familles, parce que la qualité de vie, 1140 c'est aussi la rétention des familles. Alors il y aurait possibilité pour la Ville de Montréal d'encadrer de la même façon, ce qui n'est pas le cas actuellement, d'avoir des recommandations, des seuils à atteindre en termes de logements familiaux. C'est d'une part.

1145 Puis d'autre part, quelque chose qu'on aime bien, sur lequel on fait la promotion à *Vivre en Ville*, c'est l'acquisition ou le contrôle par la Ville, la propriété des terrains. Donc il faudrait que Montréal soit plus agressive dans son acquisition de terrains, les terrains qui sont appelés à être densifiés ou à être construits, afin qu'elle puisse être bien certaine de ce qu'elle va pouvoir y construire.



1150 Nos études à l'international nous rappellent que la maîtrise du foncier par le pouvoir public est souvent la clé du succès dans la réalisation de quartiers pour les familles, des quartiers qui font place à une grande diversité, une grande qualité de vie. Alors ce sont les quatre grandes propositions qu'on fait pour la vision de Montréal.

1155 Bien sûr, une chose qui est très importante pour nous à la lecture du plan de développement, c'est qu'il faudra des cibles, il faudra des objectifs, il faudra mesurer surtout la progression du plan d'action qui est présenté dans un horizon relativement court. Alors pour nous, s'il y a des grands objectifs à y avoir, c'est ce qu'on a indiqué dans notre mémoire, deux niveaux d'indicateurs : des objectifs et des mesures. Donc on peut se doter comme objectif – et je n'en  
1160 nomme que quelques-uns : réduire la motorisation, réduire l'utilisation de la voiture, accroître le verdissement ou les espaces verdis dans la Ville de Montréal, et pour cela, il faudra qu'année après année, la Ville mesure ses progrès. On n'atteindra pas la cible, notre vision, en une journée mais si on ne la mesure pas et on oublie facilement la cible finale à atteindre, il y a un danger de se perdre.

1165 Vous savez, au niveau des écoquartiers, on suggère souvent au niveau de la planification des quartiers, on suggère souvent d'évaluer les projets sur les résultats et non sur les seules intentions. C'est quelque chose qu'on se fait un devoir de rappeler.

1170 Alors en conclusion, nous espérons que le PDM sera en mesure d'adopter une vision claire, une vision rassembleuse, compréhensible par tous les citoyens afin de faire de la Ville dans tous ses quartiers un milieu de vie extraordinaire pour les citoyens, une collectivité viable.  
Merci.

1175 **M. JEAN BURTON, président :**

Merci.

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

1180

Je vais poser la question que monsieur Duhamel, mon collègue, a posée constamment la semaine dernière. Mais auparavant, je pourrais vous dire que votre texte est précis, concis et clair. Merci beaucoup pour ça. Et les collectivités viables, effectivement, ça vient préciser le sens maintenant je pense du développement durable en matière d'urbanisation, donc ça va.

1185

Mais on a Montréal aussi une ville intérieure. Pourquoi est-ce que ce n'est pas du tout mentionné dans votre propos?

**M. PHILIPPE COUSINEAU MORIN :**

1190

Est-ce que vous faites spécifiquement référence à Montréal souterraine?

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

1195

Montréal souterraine et c'est aussi ville intérieure. C'est aussi un réseau de relations piétonnes entre autres entre plusieurs segments de la ville. Alors est-ce qu'il y a une raison pour ça? C'est ça que je me pose comme question. Est-ce qu'il y a une raison? C'est parce que ce n'est plus pertinent, on veut l'oublier? C'est quoi?

1200

**M. PHILIPPE COUSINEAU MORIN :**

1205

Au départ, quand vous m'avez parlé de la ville intérieure, j'ai surtout pensé à l'intérieur de ces fameux logements pour les familles qui sont des beaux logements. Je vois que ce n'est pas le sens de votre question mais il n'y a pas de précision, notre mémoire est relativement court sur la chose, mais je dirais et c'est un peu caché par le haut de la banderole sur l'écran actuellement, mais si c'est très intéressant, c'est une force de Montréal d'avoir un réseau souterrain, on est beaucoup pour le partage de l'espace public, de la rue comme espace public, qui est un lieu à la

1210 fois pour les piétons, pour les cyclistes, pour les gens qui se déplacent comme pour les gens qui déambulent et, bien sûr, pour les voitures, pour le transport des marchandises.

1215 Alors je ne pense pas que c'est une vision qu'on voudrait approfondir nécessairement de continuer dans une voie où chacun a son espace bien circonscrit mais plutôt qu'on peut tous partager notre espace commun qui est Montréal et donc le Montréal commun, les rues, les espaces publics, voilà. Ça serait ma première réflexion en fait sur votre question.

**M. JEAN BURTON, président :**

1220 J'avais une question, en page 20 , ce concept allemand que je n'arrive pas à m'imaginer comment ça se prononce.

**M. PHILIPPE COUSINEAU MORIN :**

1225 Le *Baugruppe*. Ça va me faire plaisir de vous l'expliquer.

**M. JEAN BURTON, président :**

1230 Merci. Quel est le lien entre ce concept et d'autres concepts dont on a entendu parler, la capitalisation partagée, et est-ce qu'on peut intégrer du locatif, du coopératif dans ce concept-là ou c'est uniquement un groupe de personnes, des privés qui décident ensemble d'acheter un terrain, d'embaucher un architecte et de se faire bâtir un ensemble d'habitations? Est-ce que c'est souple? Est-ce que c'est adaptable?

**M. PHILIPPE COUSINEAU MORIN :**

1235 Sur la dernière portion, je considère que c'est très souple et je ne pourrais pas comparer avec le modèle de capitalisation, je ne suis pas un spécialiste, mais je vous explique ce modèle-là,

1240 puis vous en tirerez la comparaison. Je considère que c'est très souple au sens où le *Baugruppe*  
– l'autopromotion en français qui est la bonne traduction – effectivement ce sont des gens, des  
privés, assemblés qui généralement se voient accorder un terrain – c'est le cas en Allemagne – se  
voient accorder un terrain à un prix qui n'est pas le prix de l'inflation, du marché, donc le prix de la  
valeur réelle par les villes, puisque c'est dans le but de l'autopromotion, donc un groupe de gens  
1245 assemblés qui travaillent directement avec un architecte, donc se passent d'un promoteur, ils  
travaillent directement avec un architecte pour designer et construire leur habitation.

Donc effectivement c'est plus dans le cadre d'habitation privée, mais ce que ça permet,  
donc c'est effectivement très souple au sens où on va avoir un îlot qui peut être construit de toutes  
les manières imaginables ou non, où il y aura trois logements familiaux, deux petits logements  
1250 pour des personnes célibataires et possiblement, pourquoi pas un bureau de travail d'une  
personne qui y vit. Donc la souplesse, elle est à ce niveau-là. Effectivement, on parle plus de  
logements en propriété dans ce cas-là.

**M. JEAN BURTON, président :**

1255 On voyait bien l'intérêt pour la notion design, c'est-à-dire pour pas que les rues soient  
toutes pareilles, donc si à chaque fois on a un bloc de logements bien ficelé par un architecte mais  
on se demandait si ça pouvait être adaptable, ce concept-là, à d'autres modalités de  
développement du logement qui ont été abordées à de multiples reprises au cours des auditions.

1260 **M. PHILIPPE COUSINEAU MORIN :**

J'imagine bien que ça pourrait l'être si la Ville décidait de prendre sur elle d'assembler des  
citoyens qui seront d'éventuels locataires ou de former une coopérative. Il faudrait bien sûr qu'il y  
1265 ait quelqu'un qui assemble les gens qui feront cette coopérative ou ces logements locatifs.  
J'imagine que c'est un modèle possible mais je pense que ce n'est pas au cœur de ce qui est en  
fait le groupe de construction.

**M. JEAN BURTON, président :**

1270

C'est la notion.

**M. PHILIPPE COUSINEAU MORIN :**

1275

Voilà. De groupe d'autopromotion.

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

1280

Merci.

**M. JEAN BURTON, président :**

Merci beaucoup.

1285

**M. PHILIPPE COUSINEAU MORIN :**

Ça m'a fait plaisir. Merci beaucoup.

**M. JEAN BURTON, président :**

1290

Alors nous allons prendre une courte pause d'une quinzaine de minutes.

**PAUSE - REPRISE**

1295

**M. JEAN BURTON, président :**

Monsieur DeSousa, si vous voulez bien vous avancer en avant. Bonsoir!

**M. ALAN DeSOUSA :**

1300

Bonsoir! Merci beaucoup pour votre invitation de présenter ce dossier, puis félicitations pour tous les commentaires que vous avez à date. Je suis certain que votre tâche est intéressante parce que je pense qu'avec tout le pouls de la communauté, espérons qu'on va avoir un Plan de développement de Montréal qui va être digne du nom.

1305

Merci beaucoup pour votre attention au projet que je souhaiterais passer au nom de l'arrondissement que je représente moi aussi, suite à des discussions avec plusieurs des maires des villes liées puis des maires des arrondissements voisins. C'est directement relié avec le besoin, la nécessité de l'inclure dans le Plan de développement de Montréal dans une façon prioritaire, toute la valeur de la planification intégrée de Côte-de-Liesse, donc une artère très importante, et deuxièmement aussi, en lien avec le raccordement de l'axe Cavendish dont certains ont dit qu'ils ont commencé à parler de Cavendish il y a une cinquantaine d'années, donc je pense avec l'espoir que maintenant, on devrait être en mesure de réaliser ça.

1310

1315

Je pense qu'en même temps, la question de requalifier l'accès Côte-de-Liesse, toujours avec un contexte de planifier en priorité les grands secteurs stratégiques et, deuxièmement, d'accroître l'utilisation de transport collectif et actif encore sur l'axe de Côte-de-Liesse en lien avec Cavendish. Et ça, c'est dans le volet favoriser et sécuriser les déplacements pour les piétons et les cyclistes.

1320

1325

Donc je pense que ça, ça va vous donner une photo de Côte-de-Liesse. Vous avez une idée de l'artère, l'artère qui commence au rond-point Dorval puis qui va jusqu'à l'intersection de l'axe de la 40 où la 520 termine. Donc nous, vous voyez ici, c'est juste un visuel de qu'est-ce qu'on peut voir là-bas, mais d'autre part, si je continue, vous voyez que Côte-de-Liesse commence près du rond-point Cité de Dorval et ça touche plusieurs communautés : Cité de Dorval, Lachine, Ville Mont-Royal, Saint-Laurent. Il y a aussi des communautés qui sont avoisinantes, Côte-des-Neiges, Notre-Dame-de-Grâce et la Ville de Côte-Saint-Luc.

1330 Si on fait une révision de tous les documents de planification qui ont été faits – puis on  
avait listé ça dans le mémoire, vous avez toutes ces données-là – vous voyez qu'à l'entrée de  
Montréal, vous avez plusieurs entrées, plus particulièrement dans le secteur ouest. Donc vous  
avez la 15, le boulevard Laurentien – aujourd'hui Marcel-Laurin – boul. Laurentien, la 13 la 40, la  
1335 20 qui continue et Côte-de-Liesse. Donc toutes ces artères sont des entrées de la Ville et notre  
objectif a été de voir par quel moyen on peut s'en servir de ces entrées importantes, non  
seulement de communiquer ou de passer le message pour des gens qui viennent à Montréal que  
vous êtes en train de rentrer dans une métropole, dans une métropole importante, puis donner de  
l'importance et le prestige qui est nécessaire.

1340 Si vous voyez dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, Côte-de-Liesse y figure et  
autant que vous avez plusieurs lignes nord-sud et est-ouest, Côte-de-Liesse est à proximité des  
trois grandes artères donc la 40, la 15 et la 20. Donc dans ce secteur, c'est un secteur qui est  
névralgique, près de l'aéroport dont je parlerai dans quelques minutes.

1345 Ici, vous avez un indice de certains des projets urbains qui sont déjà en mode de  
réalisation ou d'être en train d'être planifiés. Je vois vers le sud, vous avez le secteur de Lachine-  
Est, donc un secteur qui a été priorisé par l'arrondissement de Lachine et qui est à proximité.  
Vous avez en plus vers l'est, vous avez tout le triangle et ses environs de l'ancien Hippodrome, la  
Cité scientifique et tout ce que vous trouverez dans l'arrondissement Côte-des-Neiges, Ville Mont-  
Royal. Par la suite, vous avez vers le nord, vous avez le développement résidentiel Bois-Francs et  
1350 nouveau Saint-Laurent, deux zones de développement résidentiel qui effectivement nous ont  
donné un taux de croissance à Saint-Laurent qui dépasse 10.6 % dans la dernière décennie. Et  
dans l'ouest, dans un contexte de développement de technologie propre, vous avez le  
développement visé pour le Campus Hubert Reeves, l'écocampus Hubert Reeves qui fait partie  
du Campus Saint-Laurent du Technoparc de Montréal. Donc ça, c'est les grands enjeux qui sont  
1355 actuellement en planification.

En même temps, j'attire votre attention à des infrastructures pour les transports de  
marchandise sur l'île de Montréal, pour autant que nous avons le Port de Montréal dans l'est avec  
le prolongement du boulevard l'Assomption. Si on regarde à l'ouest de l'aéroport, c'est le grand

1360 générateur du transport non seulement de passagers mais des marchandises. Et vous voyez en  
pleine proximité, la cour Taschereau qui est à proximité, qui souvent vous avez les éléments de  
transbordement donc de l'intermodalité de ces matières et puis pour laquelle dessert l'aéroport  
mais aussi tous les secteurs des parcs industriels que vous trouvez dans le coin, celui de Dorval,  
celui de Pointe-Claire, aussi celui de Saint-Laurent et Lachine.

1365 Ici sur l'affectation du sol, vous voyez que, encore, Côte-de-Liesse, Cavendish, ça figure  
en plein cœur de notre île. Donc vous voyez comment en essayant de privilégier Côte-de-Liesse,  
on serait capable de desservir non seulement le secteur concerné mais plusieurs autres qui sont  
est, ouest, nord et sud.

1370 Ici, vous avez les travaux qui ont été réalisés pour l'autoroute métropolitaine qui ont  
commencé dans l'est, donc Pie IX allant jusqu'à L'Acadie. Actuellement, vous avez les travaux qui  
se réalisent sur le rond-point Décarie, certains parmi vous ont peut-être été pris dans le trafic,  
vous êtes probablement conscient du trafic à cause des travaux, mais ces travaux visent non  
1375 seulement à être complétés en 2014 mais la planification pour l'intersection de Côte-de-Liesse et  
40, c'est la prochaine étape. Et en conséquence, on voit que d'un bord, nous avons des travaux  
sur le rond-point de l'aéroport Dorval qui ont été retardés puis vont finir d'ici quelques années,  
mais en même temps, vers la part est, vous avez l'avancement du travail du MTQ qui va  
commencer bientôt en 2014-2015, le travail en fait de l'autre bord de Côte-de-Liesse. Donc vous  
1380 voyez, d'un bord ou l'autre, les travaux se réalisent sur les extrémités et ça va être presque  
nécessaire ou essentiel qu'on commence à penser qu'est-ce qui doit venir entre les deux.

C'est important de considérer que dans les divers pôles qui sont là, des pôles d'emploi,  
autant que le centre-ville c'est un pôle important, puis on reconnaît ça avec 400 000 emplois, le  
1385 pôle de l'est qui est là, mais dans le pôle de l'ouest – puis vous voyez sur l'écran l'étendue du  
territoire – ça consiste en à peu près 280 000 emplois. Juste dans Saint-Laurent propre, dans nos  
parcs industriels, nous avons à peu près 110 000 emplois, un chiffre d'emplois qui dépassent le  
nombre de résidents chez nous. Mais si on ajoute ce qu'on trouve dans les communautés



1390 avoisinantes, 280 000 emplois. Ça c'est des emplois qui sont générés entre autres par l'aéroport, par les compagnies qui se situent autour de l'aéroport pour tous les secteurs industriels qui s'en servent de l'aéroport ou par les chemins de fer pour transporter leurs biens. Donc c'est un secteur très important pour l'île de Montréal et qui nécessite d'avoir l'attention qu'il mérite.

1395 Nous avons déjà – dans un contexte de notre réflexion au niveau local et maintenant, je parle à Saint-Laurent – commencé notre réflexion de qu'est-ce que pourrait être une vision de transport collectif qui peut desservir le secteur. On est conscient qu'il y a toutes sortes d'idées qui ont été lancées, la projection du tramway qui peut aller jusqu'à Côte-des-Neiges, puis par la suite, aller jusqu'à l'Hippodrome, les efforts pour faire connecter l'aéroport, les efforts pour faire le développement du Doney Spur qui était sur la partie nord, donc dans notre réflexion, nous avons  
1400 déjà commencé cette réflexion mais ça nous a fait réaliser que ça va être important de s'assurer qu'on a une vue d'ensemble du transport et de s'assurer que ça s'intègre bien avec le transport, pas juste à nous mais à nos voisins et pour les villes et les arrondissements avoisinants.

1405 J'attire votre attention ici parce qu'ici, c'est divers secteurs qui ont été identifiés dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal en 2004. Et en 2004, on se trouve par coïncidence, 4.1, 4.9 et 4.13, donc ça c'est les secteurs qui sont tous à une extrémité ou à l'autre de Côte-de-Liesse et par coïncidence, on a vu très peu d'avancement dans ce secteur. Donc je pense qu'on a voulu aborder ce point.

1410 J'attire votre attention à 4.1, ça, c'est au bord de l'aéroport. Donc au bord de l'aéroport, les orientations qui sont planifiées, de s'assurer, encore comme je l'ai dit tantôt, que nous avons la réflexion nécessaire pour s'assurer que la porte d'entrée internationale prestigieuse, il faut comprendre que sur Côte-de-Liesse, nous avons plusieurs compagnies de grand intérêt, de  
1415 grande taille : Bombardier, CAE, Velan, Mechtronix, des compagnies publiques qui choisissent de s'installer là-bas. Pour eux, la ligne avec l'aéroport, c'est un lien important, mais pour eux, on pense que c'est important de leur donner l'importance qui est nécessaire parce qu'ils ont choisi d'être là et on pense que c'est aussi possible d'ajouter du prestige dans ce secteur parce que ça nous permettrait d'attirer d'autres compagnies similaires.

1420

Deuxièmement, d'intensifier les activités d'emploi dans le secteur dont j'ai déjà fait allusion déjà de 280 000 qui sont dans ce pôle et aussi, d'améliorer l'accessibilité du secteur. Parce que c'est sûr et certain, si vous n'êtes jamais allé à l'aéroport Dorval, puis je présume que vous avez fait quelque part dans la dernière année ou avant, c'est très difficile, très difficile non seulement en auto mais aussi avec d'autres moyens. Si vous êtes en vélo et puis vous voulez venir travailler sur Côte-de-Liesse, c'est extrêmement difficile. Si vous êtes des gens qui prennent le transport en commun, de traverser d'un bord à l'autre, on a eu beaucoup de difficulté. Côte-de-Liesse représente un danger pour les piétons et certains des secteurs ont été identifiés – on avait cité ça dans notre mémoire – des endroits qui pourraient être dangereux pour les travailleurs et travailleuses qui œuvrent dans ce secteur. Donc comment est-ce qu'on peut améliorer? Ici, on parle près de l'aéroport.

Donc on vise entre autres les balises de l'aménagement de considérer cette entrée comme une entrée de la ville, de prestige, voir par quel moyen en concertation avec tous les acteurs, comment on peut améliorer la qualité d'architecture, traitement des paysages, traitement des espaces verts, l'aménagement des voies publiques et aussi de contrôler tous les impacts qui viennent des activités de l'aéroport. Je souligne aussi l'impact du camionnage, parce qu'il y a beaucoup de camionnage qui se situe dans le voisinage et on doit déterminer quelle est la meilleure façon de gérer cette partie importante. Une partie importante et une partie qui est aussi dérangeante et qui peut représenter des nuisances.

Si je passe à la deuxième fonction – et ça, c'est Chemin Côte-de-Liesse – donc d'améliorer l'accessibilité de diverses parties du secteur. On pense que ça, c'est propice pour considérer le rôle de Côte-de-Liesse parce que est-ce que ça va être une bonne chose d'avoir un boulevard urbain? Est-ce qu'il y a une autre façon de configurer ça, tenant compte des besoins des cyclistes, des gens qui marchent, des gens qui travaillent dans ce secteur? Et en conséquence, par quel moyen dans ce secteur, on peut maximiser sa proximité à l'aéroport.

On pense qu'il y en a une opportunité en or, plus particulièrement étant donné que le secteur est en voie de – a besoin d'un genre de revitalisation urbaine et si effectivement, on fait

1455 une bonne planification, on peut non seulement planifier bien pour le transport, attirer des compagnies, mais deuxièmement, avoir quelque chose qui amènera des taxes et ça, c'est les revenus à la Ville, donc pas juste pour la Ville de Montréal mais de toutes les autres villes qui sont à proximité. Et troisièmement, on avait aussi parlé d'améliorer l'image générale de Côte-de-Liesse.

1460 Donc je vais vous parler de la possibilité d'un boulevard urbain. Je pense qu'il faut examiner ça pour voir les avantages, les désavantages, les bénéfices, les coûts par les divers acteurs qui sont là, d'inciter des compagnies de s'installer, puis je pense que ça aussi, c'est un de nos souhaits. Trouver par quel moyen on peut avoir de l'architecture et de l'aménagement pour s'assurer qu'il y ait une harmonisation de ces critères tout au long, plus particulièrement étant donné que vous avez plusieurs acteurs qui jouent.

1465 Maintenant, je vais élargir ça, pas juste pour inclure les instances municipales, si ça touche le domaine du transport, c'est le ministère des Transports du Québec; si ça touche les autres acteurs dont vous avez le plan d'affaires de l'aéroport de Montréal, donc il y a plusieurs acteurs au-delà des acteurs municipaux avec lesquels il faut arrimer des efforts. Et finalement, de voir par quel moyen on peut favoriser des constructions de bâtiments plus importants et aménager des aires de stationnement mieux paysagées et intégrées.

1475 Aujourd'hui, si vous passez par là-bas, vous allez trouver que c'est des grandes marées d'asphalte et les compagnies qui s'installent là-bas ont des toits en goudron. Donc ça contribue à faire de ce secteur un des grands secteurs des îlots de chaleur sur l'île de Montréal. Je pense qu'il y a lieu de reconsidérer ça et puis de commencer par quel moyen on peut réduire ces effets néfastes.

1480 Ici à 4.13, ça c'est la troisième section que je vous ai illustrée dans le Plan d'urbanisme de Montréal et ça, c'est Décarie-Cavendish-Jean-Talon Ouest, donc un secteur peut-être qu'on connaît mieux comme le secteur industriel de Ville Mont-Royal, comme le secteur de

développement de l'Hippodrome, comme le secteur même du sud de Saint-Laurent. Donc par quel moyen on peut trouver des activités qui pourraient être bénéfiques au secteur?

1485            Encore améliorer l'accessibilité routière dans une façon nord-sud. Comme vous savez, Cavendish va jusqu'à la limite de Côte-Saint-Luc, mais déjà on a eu beaucoup de demandes pour du développement dans ce secteur et si on n'agit pas maintenant, par le temps que Cavendish va être ouvert, ça risque d'être trop tard. On se retrouvera avec des choses qu'on a dit « On aurait dû planifier mieux. »

1490            Améliorer l'image des grands axes routiers puis aussi donner une place aux piétons et aux cyclistes. Il y a très peu d'axes nord-sud dans cette section de l'île de Montréal qui permettrait aux cyclistes, par exemple, de passer de Saint-Laurent ou du boulevard Gouin en allant jusqu'à Bord-du-Lac à Dorval ou à Lachine ou à Côte-Saint-Luc. Donc je pense qu'il faut avoir cette occasion de planifier ça. Et finalement réduire les nuisances environnementales.

1495            Donc pour le faire, on parle de l'expansion de la Cité scientifique qui a déjà commencé et pour laquelle il y a certaines compagnies qui sont installées là-bas – ça c'est un exemple. Les constructions résidentielles sur les terrains à l'ouest de la voie ferrée, on parle aussi dans ce secteur d'un nouveau lien routier et ici on pense qu'avec le secteur Namur, il y a des choses intéressantes qu'on vous a soumises dans notre mémoire, qu'on pourrait considérer. Et améliorer les paysages urbains tout au long de Décarie, Jean-Talon, Royalmount, de la Savanne, Côte-de-Liesse. C'est vraiment un *no man's land* actuellement, si vous passez par là-bas, avec aucune âme, avec aucune magie qui vous attire de vous installer là-bas.

1500            Donc si on veut que ce secteur puisse être un secteur intéressant, il faut qu'on donne une certaine réflexion pour voir par quel moyen on peut améliorer et puis rendre ce coin qui est vraiment un *no man's land* en un secteur très intéressant.

1505            Depuis 2004 – parce que le Plan d'urbanisme de Montréal a été adopté en novembre

1510

1515 2004 comme vous vous souvenez – on a vu plusieurs autres développements qui ont été liés dans ce secteur. Je vous ai parlé tantôt de l'échangeur Décarie et ça, ça finit en 2014, coût de 110 M\$. Donc c'est comme demain. Ça va être fini d'ici à un an et, par la suite, la planification pour ce secteur ici, qui est le secteur de la 40 et Côte-de-Liesse, a déjà commencé et va probablement commencer dès que les crédits vont être rendus disponibles par le gouvernement du Québec.

1520 Ici, à l'autre bout, vous vous souvenez qu'on avait parlé de l'échangeur Dorval, 330 M\$, mais je pense que ça va finir plus cher que ça. Mais ça, ça continue. Et puis tout au long, ça c'est le secteur visé, nous avons non seulement le parc industriel de Dorval mais le plan d'aéroport qui est en gestion, le développement du Technoparc qui est ici. On a eu Place Vertu qui est en pleine effervescence sur une base commerciale. Pour ceux parmi vous qui aiment faire vos achats chez IKEA, IKEA a doublé sa superficie dans la dernière année, le rendant un des plus grands centres  
1525 commerciaux et, par la suite, nous avons toute la possibilité pour la Cité scientifique et l'Hippodrome, qui est en bas ici.

1530 Donc avec tous ces développements et la réalisation, il faut souligner c'est des réalisations, on n'est pas en train de vous parler de rêves, on est en train de parler de choses réelles qui existent. IKEA, c'est très réel, les autres noms que j'ai mentionnés, c'est très réel, donc je pense que le moment est propice, avant que cette pression augmente, qu'on prenne des orientations.

1535 Je vous parlais de pression énorme le long de Côte-de-Liesse et Cavendish. On trouve que c'est important de traiter ça avec une vue d'ensemble. Le fait que c'est éparpillé avec plusieurs villes et arrondissements laisse difficile à le faire. Juste pour faire réaliser des gens aujourd'hui, j'ai parlé avec des collègues moi-même, le maire de Dorval, le maire de Lachine, le maire de la Ville de Montréal, pour les intéresser avant qu'ils se réveillent, je dis oui, il y a quelque chose à faire. Parce que dans un sens, c'est la cour arrière de chacun, puis si personne n'en fait  
1540 une priorité, il n'y a rien qui va se faire. Le fait qu'on a été capable de parler de ça a ouvert les yeux à la possibilité de qu'est-ce qui est possible.

1545 Et aussi de voir par quel moyen on peut faire une planification intégrée pour Côte-de-Liesse et l'axe sud de Cavendish, et le besoin de traiter ça dans une façon intégrale et aussi de s'assurer que tous les projets soient arrimés pour qu'on puisse avoir quelque chose, dans les prochaines 10, 20, 30, 40 ans, quelque chose qui va être durable.

1550 On vous donne, dans plusieurs des documents que nous avons, où le fait de concertation a fonctionné. Dans la Stratégie de développement économique de Montréal, il y a des opportunités, puis je peux donner l'exemple de Chabanel où essentiellement la Ville avait priorisé ça avec cette opportunité, puis comment ça a porté fruit. Donc je pense que dans ce sens, on pense qu'il y a une opportunité maintenant, une opportunité par laquelle on peut non seulement traiter l'aménagement, le milieu bâti, le transport, mais aussi toute la question de ces rues qui sont des marées d'asphalte, comment on peut faire quelque chose de mieux.

1555 Ça vous donne ici actuellement des îlots de chaleur et vous voyez ici dans ce secteur juste à Côte-de-Liesse quelle est la situation. Donc je n'ai pas besoin de vous dire qu'il y a encore beaucoup de travail à faire. Je ne veux pas prétendre que c'est quelque chose qu'on peut changer du jour au lendemain mais ça commence avec le premier pas. Et en même temps, autant que nous – et je parle maintenant au nom de mon arrondissement – qu'on avait posé beaucoup d'actions et beaucoup de gestes, des plans pour verdir, des plans pour planter des arbres, des plans pour exiger le LEED et les plans pour encourager les compagnies de aussi poser ces mêmes gestes, avec notre plan de foresterie urbaine, mais ça reste encore un défi de taille. Pour cette raison, on a besoin, si on veut avoir un certain momentum, d'arrimer nos forces et de  
1560  
1565 s'assurer que tout le monde tire dans le même sens.

1570 Donc avec ça, je vais arrêter la présentation. Il y a beaucoup d'autres détails qui sont contenus dans le mémoire et je vous invite à prendre connaissance de ça. Je serais plus qu'heureux de répondre à vos questions.

**M. JEAN BURTON, président :**

Merci, Monsieur DeSousa.

1575 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

1580 Je vais vous poser la première - on s'est exercé avant la réunion à formuler nos questions. Dans le plan de développement révisé, dans le projet, il est mentionné que le développement de Montréal va reposer entre autres sur trois pôles dont le pôle ouest. Vous êtes venu aujourd'hui nous présenter ce que ça recouvre le développement du pôle ouest. C'est ce que vous faites finalement. Et vous l'avez fait en détaillant trois secteurs qui ont commencé à faire l'objet d'une planification intégrée. C'est ce que je comprends?

1585 **M. ALAN DeSOUSA :**

Non.

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

1590 Elles n'ont pas commencé encore. C'est ça.

**M. ALAN DeSOUSA :**

Non. Si je suis ici...

1595 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

Donc c'est ça, votre préoccupation.

1600 **M. ALAN DeSOUSA :**

C'est ma préoccupation.

1605 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

Enfin, quelle est votre crainte? Que si ce n'est pas intégré explicitement, si ces aménagements stratégiques là ne sont pas intégrés explicitement dans le PDM, on va passer à côté?

1610 **M. ALAN DeSOUSA :**

Oui, Madame Cinq-Mars, vous avez tout compris. Je pense que si je souligne à votre attention que ça a été identifié comme une zone de planification détaillée en 2004 dans le Plan d'urbanisme, puis on est aussi en 2013, que dans cette période-là, il n'y avait rien qui a été réalisé, ça va être effectivement parce que ce n'était pas une priorité.

1615 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

Sinon...

1620

**M. ALAN DeSOUSA :**

1625 Étant donné les enjeux économiques que je vais souligner et présenter, ça va être tellement facile de passer à d'autres priorités, quand vous réalisez qu'il y a 280 000 emplois qui sont en jeu et qu'on est en compétition féroce dans la région de Montréal versus en ville, donc je pense qu'on n'a pas le luxe de juste attendre, penser qu'avec une baguette magique, les choses vont changer.



**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

1630

Donc le Plan d'urbanisme n'est pas un levier pour ça, d'après ce que je comprends, puisqu'il n'y a rien qui a été fait depuis 2004, et puis le plan de développement intégré qui n'a pas de portée coercitive ou règlementaire ou quoi que ce soit, en quoi serait-il un meilleur garant qu'on s'en occupe?

1635

**M. ALAN DeSOUSA :**

1640

Je pense que premièrement, comme je vous avais identifié, il y a deux volets par lesquels, un, si le secteur en question étant donné son importance stratégique métropolitaine nécessite qu'il doit être priorisé dans le Plan de développement de Montréal. Et deuxièmement, dans le contexte du transport, je pense que ça aussi ça devrait être priorisé parce que comme vous voyez, il y a de tous les bords les efforts qui se réalisent mais pas dans une façon coordonnée ni avec des résultats.

1645

Le moment est propice parce que le Plan de développement de Montréal est là et on va s'en servir pour les prochaines étapes dont la préparation du schéma d'aménagement qui est anticipé pour le 31 décembre 2014 ou avant et, par la suite, le Plan d'urbanisme de la Ville et des villes voisines. Donc si on manque cette opportunité, ça risque qu'il y aura plusieurs années avant que rien soit fait. Moi, j'ai souhaité qu'avec la priorité accordée dans le Plan de développement de Montréal, les travaux pourraient se réaliser sur une *track* parallèle et, en conséquence, ça pourrait être bien intégré aux autres étapes que j'avais mentionnées tantôt.

1650

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

1655

Je vais laisser monsieur poser sa question en ce moment.

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

1660 Monsieur le maire, puisque vous êtes le premier maire d'arrondissement qui venez témoigner devant nous...

**M. ALAN DeSOUSA :**

1665 Les autres sont en campagne électorale.

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

1670 Ah! Voilà. Juste une précision. Les trois échangeurs que vous nous montrez le long de l'axe Liesse, sont-ils sous l'autorité de la Ville de Montréal ou plutôt sur le ministère des Transports du Québec?

**M. ALAN DeSOUSA :**

1675 C'est l'autorité du ministère des Transports du Québec. Et la raison, même ça chevauche nos secteurs, les voies de service par exemple passent par là-bas, les traverses de Montée de Liesse, 55<sup>e</sup> Avenue, Cavendish, Hickmore, ça c'est tout sur le territoire municipal. Et vous vous souvenez que dans les autres instances, c'était toujours le ministère des Transports qui est venu avec des propositions et souvent les villes – la Ville ou les villes – étaient à la remorque. Moi, je souhaite que dans ce contexte, étant donné que c'est la propriété du MTQ, que même avant que  
1680 quelqu'un penche que les villes pourraient être proactives pour faire la planification, pour que quand le temps arrive pour faire cette réfection, qu'on aurait une bonne idée sans chicane entre nous mais avec une cohésion, avec une compréhension des enjeux, avec des idées bien pensées de comment on va travailler ensemble pour qu'on puisse maximiser toute opportunité  
1685 avec le MTQ.

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

1690 Ce pourquoi vous insistez au fond, c'est que Montréal exerce son leadership auprès du ministère des Transports pour que ses travaux, ses planifications soient accélérés et se réalisent dans un horizon de temps assez court somme toute. C'est une question de leadership de la Ville.

**M. ALAN DeSOUSA :**

1695 Non seulement de leadership de la Ville, mais avant même qu'on puisse même avoir des discussions intéressantes avec le MTQ, il faut que nous-mêmes...

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

1700 Il faut faire ses devoirs.

**M. ALAN DeSOUSA :**

1705 Qu'est-ce que nous voulons, exactement. Est-ce que nous voulons un boulevard urbain ou non? Est-ce qu'on veut avoir des pistes cyclables au bord de cette autoroute ou non? Comment on va sécuriser les endroits propices? Et je pense que cette réflexion doit être faite à l'interne, mais ce n'est pas juste à l'interne avec la Ville ou avec l'arrondissement mais elle aussi avec deux autres villes liées qui, dans un sens, peuvent avoir leur vision des choses, dont Ville Mont-Royal et la Ville de Dorval, Cité de Dorval.

1710 Donc si effectivement on n'arrime pas nos efforts, on risque d'avoir la situation classique où les villes, quand le dossier est mis sur la table, les villes sont toutes divisées, il n'y a pas un sens de qu'est-ce qu'elles veulent et, en conséquence, l'urgence va être de sorte que tout le monde va avoir un fusil sur la tempe, la question de sécurité publique va être évoquée comme on

1715 a vu dans les autres cas et essentiellement, les projets vont avancer sans aucune réflexion, sans  
aucune compréhension. On va être à la remorque du MTQ. Donc moi, je souhaite qu'on travaille  
en amont.

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

1720 Je vais profiter de votre présence parmi nous pour déborder un peu le propos que vous  
nous avez exposé. On a eu une quantité assez formidable de mémoires qui parlent de la ville du  
centre, puis la ville des arrondissements autour du centre, de certains tiraillements. Jusqu'à quel  
1725 point un arrondissement comme le vôtre se sent engagé dans le plan général de développement  
de Montréal?

**M. ALAN DeSOUSA :**

1730 Laissez-moi vous dire que si on n'était pas engagé, je ne serais pas ici ce soir. C'est le  
meilleur témoignage que vous avez qu'on pense qu'on contribue – on n'a jamais regardé la  
planification des territoires urbains, les installations des axes de transport avec uniquement  
une optique locale. On a eu l'occasion, puis moi-même dans une autre vie, on a participé en  
tant que membres de l'exécutif du CMM où on a travaillé très fort sur le PMAD donc qui dicte  
1735 plusieurs choses. C'est moi qui avais déposé le premier plan économique de Montréal en  
2005, qui était le premier pour la Ville, la nouvelle Ville. J'ai eu le privilège aussi de déposer  
des plans de développement durable, deux plans de développement durable : 2005-2009;  
2010-2015. Et j'en passe. Donc si je suis ici, c'est parce qu'on a l'occasion de ne pas juste  
regarder ça avec un objectif local mais avec une vue régionale d'un niveau de 30 000 pieds  
1740 pas au niveau du plancher des vaches.

Et dans nos réalisations, on nage dans le même sens. Je pense que si vous regardez les  
efforts que nous avons faits – et je parle maintenant comme maire de Saint-Laurent – pour  
contribuer à la richesse et l'assiette fiscale à Montréal, on a travaillé dans ce sens. En 2009, on a

1745 émis 140 M\$ de permis pour la construction; 2010, 182 M\$; 2011, 232 M\$; et 2012, donc l'année  
passée, 333.5 M\$. Donc un tiers de milliard de dollars de permis de construction qui contribue à la  
richesse collective. Donc si on contribue autant, on a aussi un intérêt de voir que les choses se  
réalisent pour le bien commun. Je ne sais pas si je vous donne...

1750 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

On le voit très bien.

**M. ALAN DeSOUSA :**

1755

Si vous avez des questions plus précises, je suis prêt à donner une réponse plus  
précise.

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

1760

Je sais que ça va être la dernière question. Donc on voit votre engagement et votre  
adhésion au développement du Grand Montréal mais compte tenu du contexte actuel...

**M. ALAN DeSOUSA :**

1765

Quel contexte?

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

1770

Le contexte dont on nous a parlé ici. Plusieurs intervenants sont venus nous parler du fait  
que le projet de développement qui est présenté a des améliorations à être apportées, etc., donc il  
y aura probablement encore du travail à faire, et on est en campagne électorale, la préoccupation  
de plusieurs intervenants venus nous présenter leur mémoire était de se demander comment – du  
moins, de formuler l'espoir qu'il y ait une adhésion à ce plan de développement là. Donc vous,

1775 vous nous dites: « Vous aurez notre adhésion » mais avez-vous des commentaires à faire sur cette adhésion, de manière à ce qu'elle soit plus généralisée à Montréal?

**M. ALAN DeSOUSA :**

1780 Ma compréhension, cette adhésion existe. Les efforts qui ont été faits par le service central pour aller chercher l'adhésion dans les divers arrondissements ont déjà été entamés. Ils sont venus chez nous comme ils ont fait la visite ailleurs. On avait non seulement embarqué dans ça avec nos services mais on avait interpellé nos citoyens, nos citoyennes de participer dans ça. Chez nous, ils sont venus dans le mois de janvier, si ma mémoire est bonne, et qu'on  
1785 a eu une très, très bonne discussion au niveau local.

Donc l'autre adhésion, c'est l'adhésion institutionnelle, au-delà des citoyens qui peuvent voir des choses, mais aussi comme unité d'affaires, comme arrondissement, comment nous on peut voir des choses et puis on a pris cet exercice au sérieux. On avait communiqué des analyses qui avaient été faites par nos services d'urbanisme dont le service de  
1790 développement économique, nos services de transport au niveau local et avec l'accord des gens politiques pour que ça arrime. Et puis il y a un *buy-in* au niveau politique dans ça.

Et donc la troisième étape était que c'est pour ça qu'ils s'intéressent de venir ici, mais  
1795 je pense que les autres étapes ont déjà été entamées, puis je suis certain que mes collègues, soit des maires ou des conseillers dans les divers arrondissements, pourraient dire que oui, ils ont eu au moins la chance de s'exprimer, contribuer au document qui a effectivement été soumis à votre attention pour consultation.

1800 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

Merci.

**M. JEAN BURTON, président :**

1805

Merci, Monsieur DeSousa.

**M. ALAN DeSOUSA :**

1810

Merci beaucoup. Merci pour votre attention.

**M. JEAN BURTON, président :**

1815

Bonne soirée! J'inviterais maintenant monsieur Robert Hajaly, s'il vous plaît.

**M. JEAN BURTON, président :**

J'inviterais maintenant monsieur Robert Hajaly, s'il vous plaît.

1820

**M. ROBERT HAJALY :**

1825

Good evening everyone. My name is Robert Hajaly. I'm a resident of Montreal and I'm interested in issues of Montreal's development. I've already submitted a brief to, so all I'm going to do is just basically read it. I don't know how far I'll get. It won't be exactly word for word, then you can question me on it.

So I just want to make sure people can hear me, going to make some brief suggestions regarding Montreal's economic development, transport system, urban development and housing, and the Demain Montreal discussion document.

1830

First, economic development. I find that part of the draft plan dealing with this concern to be somewhat insubstantial, or I should say maybe not very specific. Here are my suggestions to promote such development, which generally involve the City of Montreal prodding other actors into action. Obviously, it's just one actor in the urban scene.

1835 First, I think Montreal should be developed more as a commercial hub between Europe  
and Canada and North American. Assuming the Canada-Europe free trade and investment  
agreement is successfully concludes, it is important that Montreal benefit economically as  
much as possible for the increased trade and investment from Europe this agreement will bring  
to Canada.

1840 To do this, it is necessary, first, to increase the size of ships the Port of Montreal can  
accept, in accordance with the increasing size of ships brought about by the enlargement of the  
Panama Canal. The Port of Montreal has announced (the report in The Gazette) that in  
response to these developments, it is increasing the length and width of ships it can receive,  
1845 but not their depth.

This makes no sense since the enlarged Panama Canal increased the permissible  
depth of ships from 39 feet to 50 feet, whereas the Port of Montreal can admit ships of only 35  
feet deep. So this puts Montreal at a competitive disadvantage generally to deeper ports such  
1850 as Halifax, Quebec City and, of course, New York.

The second thing the City should do is it should widen Notre-Dame Street East, in  
particular between the eastern end of the Ville-Marie Autoroute and at least Dickson Street, to  
permit quicker access to the port for trucks that are going to and from the west. Trucks going  
1855 east can take Dickson and Souigny Avenue and Autoroute 25.

Third, to encourage European companies to locate their Canadian or even North  
American head offices in Montreal, it's necessary, in my view, to develop a rapid train link  
between Dorval Airport and Montreal downtown. The alternative of a reserved bus lane, while  
1860 cheaper, diminishes the number of road lanes available to road traffic, and so increases the  
already bad road traffic congestion. The train link should go to Central Station, on CN tracks,  
and CN and Dorval Airport should be expected to bear the major part of the cost of this train  
link.



1865            Finally, fourth, Montreal International, which is Montreal's economic promotion agency, should increase its efforts to promote Montreal as a Canadian and North American headquarters for European companies, emphasising Montreal's greater geographical proximity to Europe, its multilingual and multicultural character, greater European ambience, and, not least, cheaper operating costs, for example, than Toronto or New York.

1870            I say here that Toronto has benefited from investment from the Americans, Vancouver from the Asians and, in our case, we must benefit from the Europeans, it's our natural destiny if we grasp it.

1875            Secondly, my second economic idea is to promote Montreal as a financial centre. And to do this, first, Montreal must demand that a branch of the TSX Venture Exchange, the Canadian stock market for smaller companies, be opened in Montreal to serve not only Quebec but all of eastern Canada and, of course, to operate bilingually. The only present location of the exchange, in Vancouver, serves eastern Canada, and in particular Quebec, very poorly, with only a very small proportion of the companies listed on this exchange, I believe no more than 3%, coming from Quebec. One result of this is that Quebec does not get its proper share of private capital invested through this exchange. So locating a branch of this exchange in Montreal would promote Montreal's economy generally as well as developing its financial expertise in stock market investing in particular.

1885            My second suggestion to promote Montreal as a financial centre is that the existing Montreal Exchange should specialize, among other things, in being a market for issuers or securitized debt obligations, that is packages of loans made by financial companies that are divided into units to be sold to the public. This would bring to Montreal a business comparable to the mutual fund industry, which is centered in Toronto. The key to success here is for the Montreal Exchange to ensure that all the loans that are packaged into these units have a proper backing, unlike the sub-prime mortgages that led in the U.S. to the 2008 financial crisis.

1895 Third, the City should promote the fashion and clothing industry. Montreal has many fashion designers, a majority of the clothing manufacturers in Canada and many clothing retail chain head offices, but these three components of the clothing industry work in general isolation from each other, to their mutual disadvantage. The City should encourage them to get and work together, the fashion designers providing original designs and the manufacturers and retailers providing finance, advises to what is profitably sellable and wide retail expose.

1900 There has been a little cooperation of this nature but no anywhere near what there could be. A city agency could create an inclusive Internet site and meetings to bring together Montreal designers, manufacturers and retailers to promote their cooperation.

1905 Regarding the argument that our clothing industry cannot compete against low wage countries, Montreal should demand the reinstatement of import tariffs on clothing, which were removed a few years ago, against countries that do not abide by the standards of the United Nations International Labour Organization regarding the treatment of their workers.

1910 Also, we should learn from the Italians, who have the largest clothing industry per capita in the world, based on their continual investment in new techniques, fabrics and designs, so good that the Chinese invest in them.

1915 Fourth, not least, the City should promote the development of its high tech industries by bringing together researchers, entrepreneurs and financiers with common or related interests in these areas, again by creating inclusive Internet sites and meetings on an industry basis, so you could have meetings for information technology, telecommunications, biotech, and so on.

1920 Although Montreal is blessed with many universities and research institutes, including the superhospitals coming up, the researchers there doing commercially applicable research often don't know of the interests of entrepreneurs in their field, and vice versa, not to mention the interests of financiers. So this is what the City should remedy by bringing these people together.

1925            My second major concern is improving Montreal's transport system. I want to make suggestions increasing the speed of transport of people and goods and, related to this, increasing, the use of less polluting public transport, and all this at a limited or reasonable cost.

1930            The most important reason for overall traffic congestion in Montreal is that the chief traffic artery on Montreal Island, the Métropolitain/Décarie/Ville-Marie Autoroute system, is overloaded with cars, far more than it was designed for.

1935            Consequently, traffic is congested and slowed down on this system, particularly at rush hour, and also on all the major autoroutes feeding into this system as a result, routes 15, 40, 520, 20 and 10.

1940            So what has to be done is remove traffic from this chief artery and from the autoroutes feeding into it. The environmentally best and only way is to improve public transport. Here is what I would suggest, in rough order of priority.

1945            First, complete the Train de l'Est. I would have preferred an additional train going directly from Terrebonne and Mascouche into eastern Laval on an existing train line and linking up in Laval with the train from Blainville, rather than the circuitous route which has been chosen now, from Terrebonne going east to serve Repentigny and then into Montreal; but maybe this additional train can come later.

1950            Second, increasing significantly the frequency of trains from the West Island, particularly outside rush hours, it is very little serviced now. The stop serving Lachine on the Vaudreuil-Hudson line would much better serve it if it were relocated to the intersection of Autoroutes 13 and 20 and served by a bus line going down 32<sup>nd</sup> Avenue in Lachine.

                  Third, establish the rapid bus service along Pie-IX Boulevard, from Henri-Bourassa Boulevard to Notre-Dame Street, I think that's planned, and extend the blue metro line to Pie-IX at Jean-Talon Street to connect with this rapid bus service. In my view, extending the blue line

1955 beyond this point to Anjou, as has been proposed, would not add enough new users of public transport to justify its cost.

1960 Fourth, extend the orange metro line in the west from the Côte-Vertu terminus to connect with the Bois-Franc railway stop on the Two-Mountains railway commuter line at Marcel-Laurin or Laurentien Boulevard. Note that by making this connection you enable commuters to use the Two-Mountains line to access stops on the orange line, if this is their destination, and vice versa, thus increasing the number of possible users of both lines at a very minimal cost.

1965 Again, I don't think that extending the orange line beyond this point, for example to Laval, would add enough users of public transport to justify its considerable cost, provided there was a large and free car park at the Bois-Franc rail and metro stop for cars coming down Laurentien Boulevard from Laval.

1970 Fifth, similarly you can further increase the usefulness of the Two-Mountains line and the blue and green metro lines by connecting the Two-Mountains line with the blue line at Édouard-Montpetit stop on the blue line, it comes right on top of it, thus serving the University of Montreal, and with the green line at the McGill stop, thus better serving McGill University and the upper downtown.

1975 I know here that the railway commuter and metro systems were developed independently of each other, so significant gains in both their usefulness can be made by linking them up in the manner I've suggested, at a very minimal cost.

1980 Sixth, connect the commuter train from Blainville with the Tw Mountains line, using existing railway track, so that the Blainville train, I think it comes from Saint-Jérôme now, goes straight downtown rather than along the wildly circuitous route it now takes through Côte-Saint-Luc and Montreal-West before going downtown.

1985 By providing a quicker trip to downtown this encourages more people to use this line for this purpose. At the very least, or as an alternative, there should be a stop on the Blainville line at the Canora stop of the Two-Mountains line, it goes right by it, to permit a quick transfer between these two lines.

1990 So far, I've focused on improving public transport, which is environmentally preferable. However, we must recognize that even if public transport is improved many people will still prefer to use their car, because of this greater door-to-door convenience, the lack of need to wait for public transport, often in bad weather, and to pick up passengers at stops, the greater comfort and security of their car, the ability to determine who they travel with, what they listen to and to use their car at all hours, the ability to carry heavy goods in their car and finally, for some people, simply the pleasure of driving it, at least if there is no traffic congestion.

1995 Therefore I would like to suggest two improvements to the road system, which would reduce the existing traffic congestion, and thereby, by making traffic more fluid, also reduce the emission of greenhouse gases by cars.

2000

The first is to link up the north and south part of Cavendish Boulevard so that it provides an alternative north-south route to the Décarie Autoroute, from Henri-Bourassa Boulevard in the north to St-Jacques Street in the south. Right now there is no through north-south route west of the Décarie Autoroute servicing the west end (not the West Island) suburbs of Montreal, thus placing an excessive traffic burden on the Décarie Autoroute.

2005

By contrast, there are many major north-south roads east of Saint-Laurent Boulevard servicing the east end of the city. What's more, this necessary link, Cavendish, is quite short, maybe no more than one mile, so its cost would be limited, while its benefit in relieving traffic congestion would be significant.

2010

The second road priority I would have is widening Notre-Dame Street East, between the eastern end of the Ville-Marie Autoroute to at least Dickson Street, which can then connect

2015

via Souigny Avenue with Autoroute 25. This is partly to facilitate the trucking of goods west from the port, as I've already explained, but also to provide residents living in the east of Montreal with an alternative quick route to get downtown, with few traffic stops, since not many north-south streets intersect with this portion of Notre-Dame Street.

2020

Right now, some of these residents will take the longer but quicker route along the Metropolitan, Décarie and Ville-Marie Autoroutes to get downtown, overloading these arteries, simply because there's no quick alternative. Therefore one purpose of this widening of Notre-Dame Street is to provide these people with a quicker as well as shorter alternative. As well, the Pie-IX rapid bus service could take this widened Notre-Dame Street quickly all the way downtown.

2025

Finally, on the topic of transport, I want to comment briefly on the possibility of building tramways in Montreal. Though this is not provided for in the Montreal development plan, it is strongly supported by Projet Montreal, and of course they may win the Montreal City election.

2030

In my view, building the tramways that have been proposed would not increase enough the number of users of public transport to justify the tramway's cost. In particular, tramways have been proposed for Park Avenue and Côte-des-Neiges Road, but both these streets are now well served by four different bus lines each, including express buses and buses that arrive every 10 minutes or less. It therefore seems doubtful that building tramways along these routes would add many more users of public transport. It's true that tramways are less polluting now than buses, but this can be remedied far more cheaply by buying electric or hybrid buses to replace existing ones when they're due for replacement.

2035

2040

I should also be noted that tramways will make the flow of road traffic worse, unlike buses, since no road vehicles can pass when tramway cars are picking up or disembarking passengers, unlike with buses which go to the side of the road for this purpose. So the overall effect of tramways on the transport of people and goods may be negative, not to mention their cost.

2045

2050

I want now to make a few comments about urban development and housing, particularly with regard to the western downtown, with which I am personally familiar, where I live, though my comments may apply to other areas of Montreal, most notably to the recent development in Griffintown.

2055

I believe that in these areas, the City is failing to carry out its stated policies of attracting or keeping more families on Montreal Island, providing for a social mix of population, and providing the public facilities and green spaces that would attract these people to these areas.

2060

In particular, it is allowing builders of residential buildings to put up buildings that are unattractive to families on account of the small size of their units, limited number of bedrooms, generally no more than one or two, lack of included green spaces and the great height of these buildings. This might serve well the single people or couples that are the target market of these buildings, but it will not attract families.

2065

And this will continue unless the City take a more active role and insists on residential projects more suitable and attractive to families. And the City must also do more in these areas to ensure the existence of schools, public libraries and community centres, and sporting and other recreational facilities and green spaces that will attract families to these areas and create a more desirable community life and environment there.

2070

As for social mixity, the City, with the more generous assistance of higher levels of government, must do much more to provide for social and community housing in these areas—there are many vacant properties here that could be developed for this purpose—and must adapt its subsidy programs for purchasers of new residential units, reducing the cost of these units, so that these programs apply to the higher price of residential units in these areas in or near downtown.

2075

Finally, I wish to make a few brief comments about the Demain Montreal discussion document, apart from what I've already said above. What this document reveals to me is that

2080 the City is faced with an overwhelming financial burden to repair its water and road  
infrastructure, so that not enough money is left over for other valid needs. Specifically,  
2085 according to this document, the City will spend \$2,037M, that's two billion and 37 million, from  
2013 to 15 on repairing its water and road systems. By contrast, only \$51M will be spend on  
housing, \$14M on helping deprived areas, and nothing on increasing the green canopy of the  
city, which is stated as a priority, and also nothing to extend the blue metro line, another  
priority.

2085 What this indicates to me is Montreal's need for more help from senior levels of  
governments and more sources of revenue, and/or a raising of the property tax, which, of  
course, we know is politically unpopular, needs more revenue. As for the development of  
Griffintown, which I've already referred to, the document does say that the City will spend  
2090 134 M\$ on the Bonaventure Autoroute project, replacing it with a boulevard, and Griffintown,  
but it isn't clear how much of this will go specifically to improvement what the document calls  
the "domaine public" of Griffintown.

2095 The City should be pressed to provide a figure specifically for this public development  
of Griffintown, which is deprived of virtually all facilities right now, and it seems to me that  
spending on this development should take precedence over the projected replacing of the  
Bonaventure Autoroute with an urban boulevard, desirable as this may be for the future.

2100 One last think I wish to comment on is the covering of the Ville-Marie Autoroute. The  
Demain Montreal document speaks of eventually covering the open part of this autoroute, from  
the Palais des Congrès to the site of Radio-Canada, partly to encourage real estate  
development in the numerous underused sites now bordering this autoroute, but no money is  
allocated for this now.

2105 It seems to be that it should be more of an immediate priority to cover specifically that  
open part of the Ville-Marie Autoroute between the Palais des Congrès and the CHUM  
superhospital development, which straddles the autoroute between Saint-Denis and Sanguinet



2110 Streets. This is because not only is this area ripe for residential and other real estate development, with the creation of the superhospital and the nearby existence of City of Montreal offices, but also because covering up the Ville-Marie Autoroute here would desirably reunify Old Montreal with downtown. So money should be allocated for this as soon as it is available.

2115 That's it. Thank you.

**M. JEAN BURTON, président :**

2120 Questions? Non.

**M. ALAIN DUHAMEL :**

Non.

2125 **M. ROBERT HAJALY :**

I got through it.

**M. JEAN BURTON, président :**

2130 Thank you very much for your very detailed brief. There won't be any further questions from the Commission.

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

2135 You're certainly a concerned citizen.

**M. ROBERT HAJALY :**

No questions, no questions at all?

2140

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

To say the least.

2145

**M. ROBERT HAJALY :**

Does that mean you agree or you're indifferent?

**M. JEAN BURTON, président :**

2150

No, we've read it all in detail.

**M. ROBERT HAJALY :**

2155

So it's all clear then?

**M. JEAN BURTON, président :**

It's very clear, very detailed.

2160

**M. ROBERT HAJALY :**

Thank you.

2165 **M. JEAN BURTON, président :**

Thank you, thank you. J'appellerais maintenant monsieur Richardson?

2170 **M. GARETH RICHARDSON :**

Bonsoir, good evening.

2175 **M. JEAN BURTON, président :**

Good evening.

**M. GARETH RICHARDSON :**

2180 I'm one of the presidents of the Green Coalition, which is a completely volunteer organization, we have, comprising over 40 local member groups. The Green Coalition has campaigned for many years on issues including the protection and enhancement of the natural environment, conservation and enhancement of biodiversity, truly sustainable development, improved public transport, promotion of active transportation, and improved waste management.

2185 The GC is thus pleased to find all these issues acknowledged in the draft development plan. I attended the Pierrefonds and Roxboro soirée last November and proposed a vision of a city where I could live, work and play without needing to drive my car. And I meant that to apply to the suburbs, not just to the downtown. So I'm pleased to see something similar now included in the development principles.

2190 The written brief begins with an analysis of, I tried to identify the elements of a plan that are of specific interest to the Green Coalition and then elaborate some of the main priorities of the Green Coalition in context of the Plan. So for this vocal presentation, I propose to concentrate on those priorities.

2195

2200 Preservation of habitat and biodiversity has always been the main focus of the Green Coalition, of continually urge the Montreal Agglomeration to proceed with urgency to safeguard remaining natural spaces on the island. As acknowledged in the Plan, the current total of protected terrestrial areas stands at 5.4% of the Agglomeration territory against a target of 6% set by the Natural Habitats Policy.

2205 But bearing in mind that that total stood at 3.2% when the policy came into force and that 0.9% of the increase has been obtained by re-classifying areas within existing parks, only 1.3% of new protected habitat has been added in nine years, and some of that such as 87 hectares of the Notre-Dame-des-Neiges Cemetery are a little dubious.

2210 Although a sum of around \$35M has been expended between 2004 and January 2011, and despite budget allocations being available, the Green Coalition could find no evidence of additional spending since then either on further acquisitions or development of new nature parks; the process seems to have stalled.

2215 Even though the potential for protecting undisturbed natural habitat remaining on the island is relatively small, Montreal and the other members of the Agglomeration must do their part in support of objective 3.1 of the PMAD, which is to achieve the internationally agreed Aichi Biodiversity target of 17% of protected area. This can only be achieved by a combination of rapid action to preserve existing natural areas and by the rehabilitation of degraded areas.

2220 In particular, the Plan should support the PMAD objective of the creation of a Green and Blue Belt for the Montreal region, a concept which originated as a proposal from the Green Coalition and its partners as an idea for a Parc écologique de l'Archipel de Montréal.

2225 The Green Coalition is pleased to see a call for the focus on sustainability included in the Plan, but there will be a significant challenge in reconciling the predicted expansion of population

with the principles of sustainable development and the provisions of the Montreal Sustainable Development plan.

2230 Business as usual will not achieve sustainability. A new paradigm will be required at all levels of the city administration to ensure that all new developments, both public and private, are tested against sustainability criteria before are being allowed to proceed.

2235 Proposed greenfield developments to support increased population, such as that in Western Pierrefonds, are in conflict with several other objectives of the Plan, namely protection of natural spaces, encouraging urban agriculture, and the avoidance of heat islands. Montreal has a large amount of brownfield land estimated to be around 10% of the island that could be rehabilitated both for construction and re-greening. Decontaminated sites could be held in a land back to be exchanged for more ecologically valuable land when the opportunity arises.

2240 It's vital to include specific provisions in the Plan to re-establish natural areas on brownfield sites and degraded open areas and link them to already preserved areas with green corridors.

2245 Although the Plan acknowledges the need for action to mitigate the effects of climate change, including high summer temperatures, increased precipitation and more violent storms, the action plan does not make clear the urgency of the problem and the need for immediate action.

2250 Implementation of the Tree Policy and better rainwater management will help, but the first priority should be to preserve and enhance existing vegetated areas and wetlands that both provide vital buffers for flood waters and reduce local temperatures.

2255 The Green Coalition supports the objective of increasing the use of public transport from 30% to 35% by 2031, but it would like to see even more aggressive targets in support of the objective of reducing greenhouse gas emissions by 30%.

A key challenge is to persuade more of the population that public transit is a convenient and comfortable alternative to commuting on congested roads and that active transportation is practical year round even in the climate of Montreal.

2260 The proposed development in the far West is not properly supported by any existing or planned transportation infrastructure and so cannot be considered Transit Oriented Development as intended by the PMAD. The propose urban boulevard on Highway 440 extension right of way will serve only to increase traffic on an already congested Highway 40.

2265 This could be partially alleviated by developing a light rail system on the Doney Spur right of way that branches off the Deux-Montagnes commuter line and runs almost to Fairview in the West Island. This is something that has been long advocated by the Green Coalition.

2270 Montreal must do its part to support the same objective of increasing the cultivated area by 6% in support of objective 1.3 of the PMAD. Proposed greenfield developments, again such as those in western Pierrefonds and Eastern Sainte-Anne-de-Bellevue, will result in a lost of many hectares of prime agricultural land.

2275 Although the Plan acknowledges the need for improved waste management and allocates money for organic waste treatment infrastructure, it does not set specific goals for reducing the proportion of waste sent to landfills which represents a completely unsustainable solution to the problem.

2280 Finally, the Green Coalition strongly endorses the concept of Urban Promenades as set out in the document *Promenade urbaine, la vision* as providing a vehicle for re-greening the most densely populated areas of the city, providing at least some contact with the natural word and reducing the heat island effect.

2285 So in conclusion, I'd like to thank you for your attention and I will look forward to seeing the result of the consultation process in January.

**M. JEAN BURTON, président :**

Thank you. Question?

2290

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Non.

2295

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

Non.

**M. GARETH RICHARDSON :**

2300

That's it?

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

2305

Thank you very much, Sir. Would you extend your conclusions into saying that the specific measures the Plan should include are those provided allthrough your brief as illustrations of what should be changed ?

**M. GARETH RICHARDSON :**

2310

Yes, indeed, yes, indeed, yes.

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

2315

Thank you.

**M. JEAN BURTON, président :**

2320 And when you refer, on page 5 of your brief, that there is a need for a new development paradigm, what do you mean?

**M. GARETH RICHARDSON :**

2325 I really mean that sustainability, sustainable development mustn't just be a catch phrase, it mustn't just be something that's said, it must be acted on. So there has to be a proper process in place throughout the city management that takes each decision and looks at it in the context of sustainable development, asked: "Is this truly sustainable?"

**M. JEAN BURTON, président :**

2330 O.K., so it's bringing sustainable development all the way through the planning process?

**M. GARETH RICHARDSON :**

2335 That's right, yea, right. Not just playing lip service to it.

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

2340 You would normalize it more like a norm ISO so and so and...

**M. GARETH RICHARDSON :**

I suppose that you could...



2345 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

Would you go to that extent?

2350 **M. GARETH RICHARDSON :**

I suppose you could write specific instructions, yes, but I think... I'm on a sustainable development committee in Pierrefonds and I'm pleased to see that they are adopting that sort of idea in their management.

2355 **M. JEAN BURTON, président :**

Interesting. Thank you very much, Mr. Richardson.

2360 **M. JEAN BURTON, président :**

Notre dernière présentation ce soir, madame Marie-Claude Robert, s'il vous plaît.

2365 **Mme MARIE-CLAUDE ROBERT :**

J'ai amené un invité avec moi, monsieur Pierre Bouchard.

2370 **M. JEAN BURTON, président :**

Bonsoir!

**M. PIERRE BOUCHARD :**

Bonsoir!

2375 **Mme MARIE-CLAUDE ROBERT :**

2380           Merci de nous permettre de nous exprimer. Dans le dossier du Plan de développement de Montréal, j'ai eu l'occasion, - en fait, l'AAPQ a eu l'occasion à deux reprises de participer à des séances d'idéation et de réflexion sur les axes, les aspects que devait privilégier le plan de développement et un petit peu quelles étaient les contributions que l'ensemble, comment dire, que l'on pouvait faire au plan pour un petit peu l'amener à une vision de développement et le sortir un petit peu du créneau habituel d'un plan qui est plus un outil d'urbanisme ou qui fixe les axes de développement ou les axes d'aménagement.

2385           Alors, suite à cela, quand j'ai vu le dossier, je ne reconnaissais pas beaucoup d'aspects des discussions et de ce qui paraissait stimulant dans cette approche de développement et qui était un élément qui nous avait été – qu'on avait lourdement signalé dans les discussions, c'était que sur le territoire de Montréal – et je ne parle pas de Montréal comme ville restreinte mais comme métropole, comme identité de métropole – qu'il y avait beaucoup d'interventions, beaucoup d'actions, beaucoup d'organismes, il y avait une maturité sur le territoire avec beaucoup de gestes et de gestes dans la durée qui bénéficiaient à l'aménagement de la métropole, même si ces gestes-là d'aménagement n'étaient pas strictement encadrés par l'administration municipale.

2395           En fait, la discussion portait – je ne sors pas de mon texte mais je vous l'ai laissé lire de toute façon – la discussion portait sur le fait que la propriété municipale est restreinte dans une ville et que le gros de l'effort de développement est fait par le privé, par des organismes, des institutions, et donc on ne peut pas faire l'économie de dialoguer avec et de voir comment on peut faire plus en associant toutes ces parties-là dans un effort collectif.

2400           Actuellement, je vous dirais que je suis dans deux dossiers – parce que je suis également consultante – où j'ai essayé d'expliquer à mon client, des gros clients qui travaillent sur du verdissement et qui veulent faire des aménagements sur leur site, leur dire « Bien je pense que là, il va falloir aller dialoguer avec l'arrondissement. » Et la première réaction,

2405 c'est non parce que ça va être immensément long, ça va être lourd et ça risque d'être  
quasiment sur « Nous, c'est notre règle et c'est non négociable, non discutable. »

Également, je vous dirais qu'on a aussi l'AAPQ est appelée par des plus petites villes  
évidemment mais qui sentent le besoin de nous consulter pour comprendre un petit peu ce  
2410 qu'eux ne maîtrisent pas comme outil dans la municipalité. Par exemple, sur des programmes  
de subvention pour développer, stimuler dans la population des approches d'habitat durable ou  
d'aménagement durable. Bien, on leur a expliqué un petit peu comment faire et pour eux, ça  
représentait un système très intéressant parce que ça permettait à la ville de s'impliquer, ça  
implique la population dans un sens de développement durable et en même temps, ça  
2415 permettait une contribution – parce que ce sont des subventions qui étaient aussi avec le privé  
– une contribution des entreprises de la municipalité, assez importantes quand même, qui  
permettait de bonifier ces subventions-là.

Quand je parle de partenariat et de cet élément-là, c'est ce qui me semble être un pan  
2420 important du plan de développement qui n'est pas là. C'est comment tous ces partenaires, ces  
acteurs vont rencontrer et sur quelle plateforme et avec quelle passerelle, rencontrer la  
structure administrative d'une ville et à partir de quel mécanisme pour arriver à réfléchir des  
projets qui intègrent les exigences ou les besoins de l'administration municipale et de son  
fonctionnement et de ses investissements, mais qui constitue également un effet mobilisateur  
2425 et un effet de redonner une participation de tous ces acteurs-là au développement de Montréal.

Je crois qu'une partie de cette réponse-là, c'est d'activer et de considérer comme de  
réels partenaires des organismes – je sais que SOVERDI a fait une présentation il n'y a pas  
très longtemps – il y a d'autres organismes comme les associations de commerçants, tout ça,  
2430 qui sont de réels partenaires du développement et pour être à Montréal depuis très longtemps,  
on observe que les dialogues sont difficiles à établir parce que c'est comme s'il y avait quelque  
chose de figé dans ces phénomènes-là. Et j'irais même jusqu'à dire que des fois, c'est dans les  
pratiques que c'est figé.

2435 J'ai eu souvent l'occasion de discuter dans des audiences, des forums, des sommets,  
enfin un petit peu toutes les antennes possibles, de gestion différenciée des espaces verts et  
ce n'est pas encore quelque chose, c'est comme si c'était un mot clé ou un élément creux que  
la planète entière utilise mais que Montréal a de la difficulté à intégrer. Or, on sait que les  
espaces verts manquent d'investissement mais c'est comme si on n'arrivait pas à dialoguer et  
2440 à aussi sensibiliser, faire comprendre tant à l'administration municipale qu'à l'ensemble de la  
population ou aux corps intermédiaires, qu'il y a plusieurs façons d'intervenir sur le territoire et  
qu'on n'est pas obligé d'y aller uniquement selon les standards municipaux requis qui sont pour  
normer par l'histoire et que toutes ces choses-là peuvent être discutées. Alors c'est plus un –  
j'essaie de voir où cette partie du plan va se situer et comment les partenaires et tous les  
2445 organismes, le milieu privé également va pouvoir y participer et va pouvoir même y investir.

Vous savez que dans le parc Jean-Drapeau, dans le plan actuel des quatre projets qui  
sont sur la table et qui vont être financés, en fait le rôle du QIM, c'est d'essayer d'aller se  
trouver de l'argent neuf pour aussi enrichir ces projets-là. Mais il n'y a pas que le projet de la  
2450 Société du parc Jean-Drapeau, il n'y a pas que le parc des spectacles, il n'y a pas que le QIM,  
mais on a aussi le Parc olympique, on a également des parcs industriels où il y a énormément  
de travail à faire et comment mobiliser ces entreprises-là pour bonifier leur propre territoire.  
Parce que ce n'est pas là qu'on trouve des parcs. On peut au plus réglementer des  
stationnements, réglementer des voiries.

2455 Donc ces mécanismes-là, je ne les vois pas et c'était, je me souviens clairement, une  
demande de premier niveau. Et je sais que le problème se pose également au niveau des  
marchés publics. Les marchés publics, ça fait plusieurs organismes que je vois au niveau des  
marchés publics et pour eux, c'est très difficile de passer les étapes de l'approbation,  
2460 l'acceptation, alors que très souvent, ce sont des choses assez modestes qui se travaillent  
avec le temps mais qui se travaillent dans une forme de confiance puis dans une forme de  
travailler ensemble à développer le projet. Et c'est ces mécanismes-là que je ne vois pas dans  
le plan. Vous lirez le texte qui porte à peu près là-dessus.

2465 **M. PIERRE BOUCHARD :**

2470 Peut-être, si vous permettez, rajouter pour renforcer un peu ce que Marie-Claude  
disait, c'est qu'en fait, on a l'impression que le plan de développement qui est présenté est  
d'abord et avant tout un outil municipal qui s'adresse à la Ville avec une vision, bon, la Ville en  
tant que propriétaire du territoire est propriétaire d'environ en moyenne 40 % du territoire :  
rues, ruelles, parcs, espaces publics, etc. Et l'ensemble du plan de développement est orienté  
vers la capacité financière de la Ville : donc son PTI, son financement, et sur des outils  
standards de gestion territoriale. D'ailleurs, les objectifs sont très clairs. On parle de  
développement de Montréal en termes de quantité d'habitations de plus, de quantité de  
2475 commerces de plus, mais jamais on ne parle de qualité. Et on parle tout le temps de  
développement mais on ne parle pas de comment est-ce qu'on intègre également et comment  
est-ce qu'on agit sur le territoire déjà construit.

2480 Donc si on veut avoir un plan de développement de Montréal et un des objectifs qui est  
énoncé dans le plan de développement, c'est de travailler avec les partenaires, avec  
l'entreprise privée, etc., mais on ne voit pas la place qui est donnée aux partenaires. Donc  
comme le disait monsieur DeSousa, un bon exemple tantôt, monsieur DeSousa disait qu'il  
avait émis pour près de 300 M\$ de permis de construction juste dans Saint-Laurent. 300 M\$ de  
permis de construction, donc il va y avoir 300 M\$ de construction. Donc 300 M\$ de  
2485 développement de l'entreprise privée qui excède les millions du PTI de la Ville.

2490 Donc la Ville, au-delà de vouloir demander plus d'habitations, plus de commerces, etc.,  
ou plus de quantité, donc les outils standards d'urbanisme qu'on énonce, jamais elle ne parle  
de qualité, jamais elle ne parle de faire en sorte de s'asseoir et de partager une vision avec les  
autres partenaires de la Ville, dire : ensemble, on est capable d'agir sur le territoire, ensemble,  
on est capable de redéfinir le cadre urbain, le paysage urbain de la Ville, par exemple en  
incitant les gens de faire, par exemple, à verdier ou à transformer leur lieu d'habitation, leur  
commerce, leur stationnement, etc.

2495           Donc il y a une grande part du plan de développement qui est manquante actuellement  
dans le plan. C'est le plan de la Ville à partir de ses axes de développement et son PTI, mais  
ce n'est pas le plan de développement des Montréalais et de l'ensemble de la collectivité. Et  
c'est un peu ce qu'on mentionne dans notre rapport. Donc on a l'impression d'être comme  
dans les années 50, arriver avec un Plan d'urbanisme où est-ce qu'on arrive avec des  
2500 standards de ce qu'on veut faire, mais le comment et avec quelle qualité qu'on veut le faire,  
quelle est la qualité de milieu de vie qu'on veut faire. La Ville gère d'abord et avant tout un  
territoire, pas uniquement son territoire mais elle a un pouvoir réglementaire, elle a d'autres  
pouvoirs que son propre argent et il n'y a rien qui est mentionné dans les autres façons  
d'assumer un leadership en fait dans le développement.

2505           Donc la Ville, c'est sûr qu'elle est propriétaire du terrain, elle a de l'argent puis elle est  
capable d'agir sur son territoire, puis elle l'a dit dans son document comment est-ce qu'elle va  
le faire, mais en aucune place, elle dit comment est-ce qu'elle va assumer un leadership pour  
faire en sorte que tous les Montréalais, qu'ils soient de n'importe quelle nature, embarquent,  
2510 partagent les mêmes objectifs et qu'eux autres mêmes sur leur propre terrain puissent  
contribuer à l'essor et au développement de Montréal. C'est en gros le résumé du mémoire.

**M. JEAN BURTON, président :**

2515           Ça a l'avantage d'être clair. Questions?

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

2520           C'est clair, oui et non. C'est qui la Ville?

**M. PIERRE BOUCHARD :**

2525           On a l'impression que c'est un document qui est administratif, parce qu'en dehors de  
l'objectif qui est donné, à savoir de s'adjoindre ou de partager avec les autres partenaires les

objectifs du plan, ce qu'on évoque dans le document, ce sont simplement les programmes municipaux, l'argent municipal, les moyens municipaux, alors que la Ville, c'est ses citoyens, c'est la totalité de ceux qui y vivent. Si on partage une même vision, chacun peut agir sur son bout de territoire.

2530

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

Donc est-ce que je comprends que c'est surtout la partie *Plan d'action* du projet qui vous questionne? Parce qu'il est divisé en deux, le document est divisé en deux : il y a une partie vision, grandes orientations, des objectifs, des choses comme ça qui s'appuient, d'après ce qu'on nous dit, sur une synthèse effectivement des différentes politiques, etc., qui ont été adoptées, lesquelles pour plusieurs ont fait l'objet de consultation, lesquelles ont été élaborées aussi avec des gens du milieu, donc on ne peut pas dire qu'il n'y a pas eu de participation là; mais le plan d'action, lui, d'après ce qu'on a compris, c'est en relation directe avec les capacités financières, etc. Est-ce que vous êtes en train de nous dire...

2535

2540

**M. PIERRE BOUCHARD :**

C'est un plan, on a l'impression que c'est un plan...

2545

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

C'est un PTI.

2550

**M. PIERRE BOUCHARD :**

... d'action pour l'administration municipale. Pas pour Montréal.

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

2555

Même si certains des projets, pas tous, je n'ai pas tout en tête en fait, je devrais regarder...

**M. PIERRE BOUCHARD :**

2560

Sauf les grands projets qui sont beaucoup évoqués mais jamais on ne parle de comment est-ce qu'on va transformer et adapter les quartiers existants en fonction des problématiques de changement climatique, par exemple.

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

2565

C'est ça. Puis les quartiers sont venus nous dire : nous, on est capable de le faire ça.

**M. PIERRE BOUCHARD :**

2570

Oui, mais c'est encore l'administration. Tandis que comment est-ce qu'on convient avec les citoyens, comment est-ce qu'on va convaincre les citoyens qu'ils ont une part pour agir sur le développement de Montréal.

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

2575

Les citoyens, plusieurs sont organisés en groupe, je veux dire, la société civile est organisée. Il y a le citoyen « citoyen » comme monsieur qui est venu tout à l'heure présenter son mémoire, il y en a plusieurs qui sont organisés en OSBL ou en ONG. C'est d'eux dont on parle. Il y a des tables de concertation, etc. Plusieurs ont participé à des projets ou sont venus nous dire : On est capable de faire des choses. Voici ce qu'on aimerait faire. On voudrait que ce soit reflété dans le plan. Ça, qu'est-ce que vous en dites?

2580



**Mme MARIE-CLAUDE ROBERT :**

2585

Bien justement, c'est cette démarche-là de savoir comment – c'est sûr qu'il y a des tables de concertation, mais je vous dirais actuellement, bon je prends un exemple très concret. Au nom de SOVERDI, j'ai réussi à faire avec le Parc olympique – SOVERDI est responsable de la majeure partie du plan canopée, elle est responsable du dossier et de le financer et de le réaliser et de convaincre le milieu de le faire et tout ça. Bon, c'est quand même intéressant. La Ville confie à un partenaire, sans nécessairement qu'il y ait beaucoup d'argent qui suive ou à peu près pas, en disant : « Occupe-toi de cette partie-là, parce que nous, ce n'est pas notre terrain, on ne sera pas capable d'intervenir. » Donc le message est bien clair. Il faut trouver maintenant des vrais partenaires, des gens qui ont de l'argent, qui sont capables d'aller chercher des donateurs et tout ça pour aller.

2590

2595

Alors on a développé, on a dit : « Il y a un problème d'îlots de chaleur autour du Parc olympique, c'est très clair. On va créer un projet pour être capable de reverdir. On pense peut-être amener 3 000 arbres dans un rayon d'un kilomètre. » Et actuellement, la Ville a simplement géré le bénéfice d'avoir dit : « Vous êtes titulaire des deux tiers, des trois quarts, des trois cinquièmes du Plan de verdissement. Maintenant, débrouillez-vous. » Bien, ce n'est pas tout à fait, moi, dans ma vision du partenariat, ce n'est pas tout à fait – il y a une forme de soutien, d'échanges d'information. Donc il y a de la collaboration. Les tables de concertation, c'est pour discuter, c'est pour harmoniser et c'est rarement pour développer de la collaboration.

2600

2605

Et je pense que l'ensemble du réseau d'espaces verts de la Ville de Montréal, l'adaptation aux changements climatiques, le fait de vouloir enlever de l'asphalte partout pour que ça percole dans le sol, et toutes ces choses-là vont demander de la collaboration, à toutes sortes de niveaux. Et ces mécanismes-là sont encore très rigides. Et pour les utiliser fréquemment, je vous avoue que je préfère faire des projets avec la région de Charlevoix, avec Lévis, avec Québec, avec Victoriaville ou même avec la région de Sherbrooke parce que je trouve ça plus facile de travailler avec eux. C'est plus facile de collaborer et d'éventuellement dire : « Vous, vous n'avez pas cette ressource-là. Nous, on l'a peut-être. Ou on peut l'identifier, on sait où elle réside, on peut les mettre ensemble. » C'est moins rigide.

2610

2615 Il y a des frontières à la Ville de Montréal pour toutes sortes de raisons probablement  
justifiées mais qui font qu'il y a l'administration publique et il y a ce que les autres font. Et je  
vous dirais que faire des ruelles à Montréal, aménager des ruelles, ce n'est pas facile.  
Pourquoi? Parce que ce sont tous les freins qui sont difficiles. Ce n'est pas l'action. Alors, oui, il  
y a des OSBL, il y a un grand nombre de bonne volonté, il y a même de la compétence,  
2620 beaucoup de compétence, mais ces freins sont – on préfère passer à côté que d'essayer  
d'aller à la rencontre d'eux.

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

2625 Est-ce que ce sont des freins techniques, administratifs ou des mentalités ou des  
attitudes? Ou les deux?

**M. PIERRE BOUCHARD :**

2630 C'est les deux. C'est les deux. Marie-Claude vous a donné un exemple, je vais vous  
donner un autre exemple sur le plan des commerces et de l'industrie. Très difficile de  
convaincre les commerces et l'industrie qu'ils provoquent des îlots de chaleur. Tous les OBNL  
de ce monde pourraient se mettre ensemble pour essayer de faire convaincre les grands  
stationnements et les grandes entreprises qu'il faut qu'ils contribuent en tant que citoyens  
2635 corporatifs à l'amélioration de la qualité de vie. Vient à un moment donné où il y a une limite,  
où est-ce que c'est là, où est-ce qu'il y a deux actions que la Ville peut faire.

La première, c'est d'assumer un leadership et de s'asseoir avec les gens d'affaires et  
leur faire comprendre la nature du problème. Ce sont des êtres intelligents qui peuvent  
2640 comprendre et qui peuvent contribuer et se sentir citoyens corporatifs et faire leur part.

Et si ultimement ça ne fonctionne pas, il y a encore le moyen règlementaire. Nulle part  
dans le Plan d'action, il est mentionné que la Ville va assumer un leadership ou va demander à  
ses citoyens d'atteindre tel objectif dans tant d'années. Il est dit simplement : « La Ville, sur son

2645 territoire, va verdier. » Point. Donc est-ce là le genre de Plan d'action qu'on peut attendre d'une ville? Est-ce là la vision d'une ville? Je trouve qu'on ne va pas encore assez loin dans la vision.

**Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

2650 C'est important que vous puissiez clarifier votre pensée. Merci.

**Mme MARIE-CLAUDE ROBERT :**

2655 Je vais prendre peut-être un exemple qui est peut-être lointain mais qui, moi, m'avait fortement impressionné, *Lower, Mass.*, le textile. Lower, Massachusetts, la ville. Le gouvernement fédéral veut y faire un parc national. Évidemment, un parc national, quand on est en plein bois, c'est facile, on achète le terrain, on le réserve, c'est réglé. Mais là, on est dans une ville. On a le patrimoine industriel, on a du monde qui habite là, on a des gens pauvres, on a de tout. Bien, l'essentiel du projet, oui, c'est la qualité du projet, de ce parc national urbain, mais la valeur du projet, c'est qu'on a assis les banquiers, les commerçants, 2660 les groupes de citoyens, la population – pas les groupes de citoyens, la population – le niveau municipal, régional, à tous les niveaux pour arriver à – et des entreprises qui sont venues réhabiter et essayer de créer de l'industrie et de l'économie – alors on a finalement le parc national, bien il est sorti de sa zone de confort, les administrateurs sont sortis de leur zone de confort pour aller à la rencontre d'un milieu pour créer de l'enrichissement et du 2665 développement dans le sens du projet mobilisateur d'un parc national, mais dans un contexte qui était un peu différent.

2670 La Ville de Montréal est en train d'énormément changer. Les gens sont des citoyens, maintenant. Ils ne sortent pas de Montréal. Et les grandes entreprises sont à Montréal, veulent y rester et sont de plus en plus conscientes de la réalité. Les inondations, les sécheresses, les nouvelles nous en informent, on ne peut pas penser qu'on est à côté de ça. Et ces entreprises-là, on le voit, elles ont des capacités de financer, de mettre de l'argent. Mais c'est comme si on

2675 ne les sollicite pas, si on ne travaille pas avec, et si la Ville donc n'utilise pas son leadership pour les convaincre d'embarquer dans le train, bien ça ne peut pas développer.

2680 C'est comme au niveau de la culture et de l'industrie culturelle. Ça a pris ce type de dialogue-là et de partenariat et je pense qu'au niveau de l'aménagement – on l'a fait, on l'a fait pour certains types d'entreprise, pour l'informatique, les médias, on l'a fait pour le cinéma, on l'a fait l'industrie culturelle, on l'a fait peut-être pour d'autres domaines, la science, les biotechnologies et tout ça – mais là il faut le faire pour l'aménagement. Et c'est cette partie-là qui n'est pas dans le plan.

2685 **M. PIERRE BOUCHARD :**

2690 Est-ce que je peux rajouter quelque chose? Je pense que les Montréalais dans l'ensemble comprennent assez bien que les moyens financiers de la Ville sont limités, qu'on n'est plus maintenant dans une période où est-ce que les gens vont s'asseoir et vont exiger que la Ville soit bien aménagée, etc. On comprend tous les limites. Mais cependant, il y a encore une chose que la Ville peut faire, c'est de faire en sorte que l'argent du privé travaille aussi pour la Ville. Mais pour ça, il faut travailler ensemble. Il faut faire comprendre la nature du problème et dégager une vision vers laquelle on tend et là pour que les gens se rallient à cette vision-là et collectivement qu'on y arrive. Parce que c'est évident qu'avec les moyens de la Ville, on n'y arrivera pas. C'est sûr, sûr, sûr. Et tout le monde en est conscient et tout le monde l'accepte, cette situation.

2700 **M. JEAN BURTON, président :**

Merci. J'allais dire « Bonne fin de soirée » mais là, je pense que la guerre va s'arrêter faute de combattants. Est-ce que la Ville de Montréal a des rectifications à faire? Non. Merci. Alors bonne fin de soirée et on reprend demain, 13 h, pour ceux qui seront là.

\*\*\*\*\*

2705

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

2710 Et, j'ai signé :

---

**LOUISE PHILIBERT, s.o.**

2715