

**LA COMMISSAIRE :**

1975           Merci beaucoup.

**Mme JOSETTE BOURQUE :**

1980           Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. Merci de votre contribution.

1985           La commission appelle monsieur Antonin Labossière, s'il vous plaît.

**M. ANTONIN LABOSSIERE :**

1990           Bonjour.

**LA COMMISSAIRE :**

Bonjour.

1995           **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur.

**M. ANTONIN LABOSSIERE :**

2000           Bonsoir.

**LE PRÉSIDENT :**

2005

On vous écoute.

**M. ANTONIN LABOSSIÈRE :**

2010

Mon commentaire, c'était, là, sur la dernière intervention, je pense que le règlement du 20-20-20 pourrait énormément aider aux réalisations de logements dont vous parliez, puis qui est une réponse économique, en fait, à tout ça. Mais ce n'est pas mon propos.

2015

J'ai intitulé mon mémoire « Mettre en place un plan Nord au PPU des Faubourgs ». Je trouvais ça joli.

2020

Bonjour, il me fait plaisir de participer à la consultation publique tenue par l'OCPM. J'ai décidé d'habiter dans le quartier voilà maintenant 15 ans. Je suis un élément gentrificateur. Je suis un architecte et je travaille à sept minutes à pied de ma résidence.

2025

J'ai choisi l'école Garneau pour mes trois filles de six ans, quatre ans et un an. Je ne possède pas d'auto comme un grand nombre de mes voisins. Je suis fier de mon quartier, de sa diversité, de ses services et de son dynamisme.

2030

Je suis très sensible aux volontés d'innover, de réinventer la façon d'habiter les villes, de se déplacer et surtout de diminuer notre impact sur l'environnement. Je partage ces idéaux avec un grand nombre de mes voisins, de mes collègues de travail, de mes concitoyens et de mes représentants élus.

J'applaudis l'immense réflexion qui a été faite sur le secteur sud du quartier. Je crois que la proposition de la Ville pour requalifier et pour recréer des quartiers sur les terrains de Radio-Canada, Molson et leurs abords pourra redonner vie et une nouvelle identité à cette partie de l'est du centre-ville, négligée.

2035 De redresser le boulevard Ville-Marie pour désenclaver la station de pompage Craig et lui permettre d'être sur un îlot est un coup de génie, selon moi. La grande importance des parcs prévus dans tout ce nouveau secteur participera sans contredit à l'améliorer et à intéresser plusieurs nouveaux résidents à y habiter.

2040 À mes yeux, toutes ces nouvelles rues à tracer et tous ces nouveaux îlots à construire poursuivent un grand objectif de redonner aux habitants des endroits où vivre et se développer en hiérarchisant leur importance par rapport à la présence de l'automobile et à son réseau.

2045 Je vois dans les échelles proposées, dans le plan de la Ville, les trames poursuivies et la multiplication des intersections une indication claire et une volonté affirmée que le résident, le piéton, très jeune comme très vieux, se sente en sécurité autour de chez lui et en allant fréquenter son quartier et ses services. Je ne peux que souhaiter que ces intentions se déclinent dans toutes les prochaines étapes de planification du secteur et dans tous les prochains aménagements qui y prendront place.

2050 Bien sûr, la mixité des services, la variété des habitations, la présence importante de logements sociaux, la sécurité, le respect des marginalités et le respect du patrimoine humain et construit doivent accompagner chaque étape de cet immense chantier à venir. Le quartier n'a pas été épargné et possède plusieurs fragilités à comprendre, à accepter et à intégrer pour  
2055 l'améliorer et non l'ébranler une fois de plus.

Je félicite donc les urbanistes de la Ville et les encourage à continuer le travail acharné pour le bien commun, au-delà des intérêts particuliers, qui sauront inévitablement se faire entendre.

2060 Mais voilà que se termine mon plaidoyer pour le plan Sud du secteur des Faubourgs. Je vais maintenant vous expliquer pourquoi il faut un plan Nord au secteur des Faubourgs.

2065 Le même travail acharné devrait se faire pour améliorer la qualité de vie des habitants de cette partie existante du quartier, qui se compose... et qui compose avec une importante circulation de transit.

2070 Le rythme des quartiers des Faubourgs bat avec les heures de pointe. L'occasion ne doit pas être ratée de questionner en profondeur cet état de fait, et d'oser proposer une nouvelle vision de l'entrée du quartier, en adéquation avec les intentions et les orientations du PPU et des volontés exprimées pour sa partie sud.

2075 Porte symbolique du quartier, le pont Jacques-Cartier se doit d'être une entrée verte. L'entrée du quartier et de la ville de Montréal, contrairement aux autoroutes débouchant du pont Champlain et du tunnel Hippolyte-Lafontaine, doit offrir une identité propre, au cœur du quartier qui l'accueille.

2080 Le projet déposé par l'ancienne administration possédait plusieurs de ces qualités. La grande bande verte et aménagée sous le pont, permettant éventuellement un accès vers le fleuve, est une idée porteuse et structurante pour l'ensemble du secteur. L'idée doit être poursuivie, et les bretelles du pont doivent être complètement revues. Le rehaussement proposé des bretelles, même léger, aura comme conséquence d'accentuer l'expression autoroutière de l'accès au pont.

2085 L'entrée verte de Montréal doit comporter des arbres. Dans le projet de la Ville, la plupart des arbres étaient coupés, et d'ailleurs...

**LE PRÉSIDENT :**

2090 Je vais vous arrêter, parce que...

**M. ANTONIN LABOSSIÈRE :**

Oui.

2095 **LE PRÉSIDENT :**

On parle beaucoup de l'entrée de la ville par le pont Jacques-Cartier. Quand je m'interroge sur ça, c'est que l'entrée de la Ville par le pont Jacques-Cartier, ce n'est pas pour les résidents à pied, en vélo ou en transport en commun : c'est pour les automobiles. Pourquoi on devrait avoir une entrée verte pour les automobiles qui rentrent dans le quartier?

2100 **M. ANTONIN LABOSSIERE :**

Pour leur indiquer qu'ils entrent dans un quartier et qu'ils ne sont pas sur une autoroute ou sur une desserte d'autoroute.

2105 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, le dossier de la tête de pont qui serait relevé en structure surélevée, par exemple, pour permettre le passage en dessous, c'est quelque chose qui... est-ce qu'il est en lien avec l'entrée verte ou, à ce moment...

2110 **M. ANTONIN LABOSSIERE :**

2115 Non, pas du tout.

**LE PRÉSIDENT :**

2120 Non.

**M. ANTONIN LABOSSIERE :**

C'est justement ce que je dis, c'est que ça... je pense que ça contribue à accentuer l'impression qu'on est dans une autoroute, dans un langage autoroutier de bretelle et tout ça.

2125

L'entrée verte de Montréal doit comporter des arbres, mais surtout instinctivement annoncer que vous entrez dans un quartier urbain, historique, où l'auto ne fait pas la loi, où l'auto ne fait plus la loi. Un quartier avec des rues résidentielles, où la vitesse est plus basse, où les intersections privilégient les piétons et les déplacements actifs.

2130

L'entrée verte de Montréal doit instinctivement renseigner l'automobiliste, le cycliste et le piéton que le pont le plus prestigieux de la ville mène dans un quartier unique par son histoire et son avenir. Un quartier qui doit être traversé différemment des autres.

2135

L'entrée verte de Montréal ne doit pas être constituée de bretelles d'autoroute, l'entrée verte de Montréal doit annoncer ses couleurs, l'entrée verte de Montréal doit être faite pour ses citoyens et les visiteurs qui veulent en connaître le meilleur.

2140

L'entrée verte de Montréal serait une occasion d'améliorer les rues Papineau et de Lorimier. Elles pourraient redevenir des rues à double sens, leur conférant ainsi un rôle davantage urbain qu'autoroutier.

2145

La rue Ontario pourrait afficher clairement son statut d'artère locale et de rue privilégiée pour traverser le quartier plutôt qu'être une rue de transit à éviter pour sa congestion. L'autobus 125 pourrait retrouver des horaires réguliers et devenir l'autobus qui dessert le quartier, du centre-ville à Hochelaga-Maisonneuve – le seul autobus, d'ailleurs, qui fait ce trajet-là – et non celui que l'on évite ou que l'on n'attend plus, qui n'est jamais à son... dans son horaire.

2150

L'entrée verte de Montréal serait l'occasion de sécuriser l'école Garneau... l'accès à l'école Garneau.

2155

L'entrée verte de Montréal serait l'occasion de mieux définir les tronçons sud des rues de Lorimier et Papineau à partir des accès du pont. Il est important de noter que la rue de Lorimier, par sa largeur et la présence de zones d'emplois, se qualifie mieux d'accès privilégié vers le centre-ville que Papineau, qui accueille une plus grande proportion d'habitations.

2160 L'entrée verte de Montréal donnerait une nouvelle identité au quartier et à sa ville. L'entrée verte de Montréal serait fort probablement une intersection, une vraie, digne de ce nom. Une intersection en « T » avec des feux de circulation qui permettent, en alternance, le passage des autos, des piétons et des cyclistes au même niveau.

2165 Il est à noter que cette volonté de faire une vraie intersection fait presque consensus chez les gens avec qui on discute et avec plusieurs urbanistes de la Ville, d'ailleurs. N'y aurait-il donc que la société fédérale des ponts à convaincre qu'il n'est pas incompatible et illusoire d'attendre que la lumière change à l'extrémité du pont pour pouvoir continuer son chemin?

2170 Dès le seuil du pont, l'automobiliste comprendrait qu'il n'est plus dans un réseau de voies rapides, mais qu'il se trouve dans un quartier résidentiel, mixte, ponctué de commerces et de bureaux, animé par ses nombreux passants, particulièrement.

2175 Certains iraient jusqu'à proposer que le pont Jacques-Cartier soit dédié au transport en commun, au covoiturage, aux automobiles électriques, et qu'il devienne l'option avantageuse pour ceux qui ont abandonné l'auto solo. Mais, je n'irai pas jusque-là. Je laisserai l'occasion à d'autres de rêver et de se demander pourquoi sommes-nous toujours 20 ans en retard plutôt que 20 ans en avance.

Voilà, c'était ma proposition d'un plan Nord pour notre quartier : y faire de bonnes routes pour y développer ses ressources humaines.

2180 Je suis architecte et j'ai une maîtrise en études urbaines. Mon travail est de dessiner des immeubles pour que les gens qui y habitent s'y sentent bien et que cela leur permette de se réaliser.

2185 J'ai surtout trois enfants qui fréquenteront l'école Garneau et je vais leur montrer – et je veux leur montrer – que lorsque des idées sont bonnes, qu'elles sont partagées par un grand nombre de personnes, même si elles sont a priori un peu déconcertantes, on peut changer un

quartier, une ville, et que c'est ainsi que se bâtissent les meilleures villes parce qu'il y fait bon vivre.

2190 **LE PRÉSIDENT :**

2195           Merci beaucoup, monsieur. On va profiter de votre présence comme citoyen du quartier de la portion nord parce qu'on s'est fait dire à la commission que... Il y a quelqu'un qui a dit une chose suivante, qui nous a frappés : « C'est nous qui accueillons des nouveaux arrivants, ce n'est pas nous qui pouvons se faire chasser par les nouveaux arrivants. » Donc, est-ce que vous avez ce sentiment-là, que le fait qu'on va amener 10 000 nouveaux logements, donc, peut-être entre 12 et 15 000 nouvelles personnes qui vont venir compléter les 25 000 existantes, plus les nouveaux travailleurs, parce qu'il y aura beaucoup de nouveaux travailleurs, est-ce que vous avez le sentiment que la couleur de votre quartier va changer au point que vous ne vous reconnaissez plus dans votre quartier?

2200

**M. ANTONIN LABOSSIERE :**

2205           Euh, non, je ne suis pas inquiet, mais je pense qu'effectivement, la diversité est très présente, et je pense que la diversité doit donc être aussi très présente dans les nouveaux projets. Ça fait que, je pense que le logement social est incontournable et le fait d'amener des nouveaux éléments gentrificateurs, des personnes qui ont plus d'argent, bien, amène une variété de commerces aussi.

2210           Donc, plusieurs personnes vont se plaindre souvent qu'il n'y a pas assez de commerces variés ou... et je pense que c'est sûr que ça va y participer.

              Donc, non, je n'ai pas peur, mais il faut que ça soit bien fait.

2215



**LE PRÉSIDENT :**

2220            Puis au plan de l'aménagement urbain, comment on peut s'assurer que ce qui va se  
construire au sud de René-Lévesque ou à l'est de de Lorimier, disons, retrouve des composantes  
du quartier existant, pour qu'il y ait comme une passerelle ou un pont entre ce qui existe déjà,  
au plan historique, au plan du senti, du ressenti? Comment on peut marquer le nouveau... les  
nouveaux secteurs pour s'assurer qu'ils ressemblent... qu'ils aient une appartenance au quartier  
2225 existant?

**M. ANTONIN LABOSSIERE :**

2230            Bien moi, je pense qu'il y a toujours deux enjeux. Donc, il faut vraiment respecter les  
bâtiments construits, il faut respecter le patrimoine, il faut éviter qu'on démolisse, il faut éviter  
que des... ce que j'appelle toujours « les opérations comptables » – parce que c'est toujours  
une question d'argent – donc, il faut éviter que les opérations comptables s'effectuent aisément  
en voulant démolir puis en voulant construire du plus haut, du plus dense puis tout ça.

2235            Alors, je pense que dans les parties qui existent, il faut faire attention de ne pas fragiliser  
ces parties-là.

2240            Et dans les nouvelles parties, c'est l'occasion de faire des choses différentes. Oui, moi  
je suis pour la densité, je suis pour des bâtiments qui ont une grande hauteur, même des fois, je  
trouve qu'ils pourraient être encore plus hauts que ce qui est permis.

2245            Je suis architecte, donc j'aime beaucoup l'audace architecturale, donc je pense que c'est  
l'occasion de faire des choses différentes, originales. Malheureusement, l'opération comptable  
rattrape et on se ramasse souvent avec des immeubles avec peu d'intérêt. Donc, pour s'assurer  
que ça existe, bien je pense que le règlement, en fait, de la... pour la diversité, je pense que le  
règlement peut énormément aider, le futur règlement attendu du 20-20-20.

2250 Pour l'audace, malheureusement, c'est un mélange de règlements, d'argent, parce qu'évidemment, un projet où les gens vont avoir un peu plus d'argent pour se le payer risque d'être plus audacieux, sinon on se retrouve avec des bâtiments moins intéressants.

2255 Et je pense que pour s'intégrer à un quartier où il y a une richesse patrimoniale intéressante, je ne pense pas qu'il faut refaire la même chose du tout, je pense qu'il faut innover, mais cette innovation-là doit être nécessairement avec une architecture... c'est ça, différente et audacieuse.

2260 Ça fait qu'il ne faut pas avoir peur. On n'est pas obligé de faire de la brique rouge sur des nouveaux édifices quand les autres édifices sont en brique rouge. Je pense que ça va d'autant mieux les honorer, les bâtiments existants, qui vont avoir une architecture, euh... une vieille architecture, puis il y a une nouvelle architecture qui prend place à côté de ça.

2265 Et c'est cette multiplication-là de la diversité qui va faire que le quartier va garder son âme, son charme, et que les gens vont venir le visiter pour ses vieilles rues et ses nouvelles rues.

**LE PRÉSIDENT :**

2270 En termes d'équipements sportifs, récréatifs, culturels, communautaires, dans le quartier, est-ce que dans la portion nord vous êtes suffisamment dotés, ou s'il n'y a pas des éléments qui manquent?

**M. ANTONIN LABOSSIÈRE :**

2275 Ah, bien, je pense qu'il y a toujours des trucs à améliorer, mais... on a quand même la chance d'être un quartier tissé serré, où il y a énormément de services. À mon sens, il y a beaucoup de services, puis c'est intéressant d'avoir la rue Sainte-Catherine qui est une rue de destination, d'avoir la rue Ontario, qui devrait se développer davantage, là, c'est ce que je disais, puis... je pense que le fait que ce soit une congestion, ça empêche des commerces locaux de

2280

venir s'installer parce que les gens ne fréquentent pas la rue Ontario comme si c'était une rue de proximité.

2285

Donc, il y a un mélange, mais t'sais, avec les quatre boulangeries que j'ai sur Ontario, le centre sportif, la piscine où je vais, les patageuses pour mes enfants, les quatre-cinq parcs qui ont été rénovés pour les enfants, je pense qu'il y a une très, très belle diversité qui existe, et puis c'est pour ça que j'ai décidé d'y habiter, d'ailleurs, et puis c'est pour ça que j'adore le quartier.

2290

Mais c'est là où il faut toujours continuer à compléter le tout. Puis il y a quand même des populations fragilisées puis la présence des organismes communautaires, il faut faire attention pour ne pas que les organismes communautaires se fassent refouler parce que, c'est sûr que ce sont les plus... les premiers à être touchés par les locaux qui augmentent de prix, et puis c'est ça.

**LA COMMISSAIRE :**

2295

C'est beau, merci.

**LE COMMISSAIRE :**

2300

On a marché... la commission, on a marché dans le secteur, dans tout le secteur des Faubourgs, en particulier la tête de pont Jacques-Cartier. Vous semblez dire que sécuriser les abords de l'école Garneau passe par ce que vous appelez « l'entrée verte de Montréal ». Pouvez-vous me donner...

2305

Beaucoup nous ont parlé de la circulation automobile, beaucoup nous ont parlé du sens de la circulation; comment l'entrée verte – l'entrée verte de Montréal, c'est ça – peut améliorer la sécurité aux abords de l'école Garneau?

2310 **M. ANTONIN LABOSSIÈRE :**

2315 Mais, je pense que les bretelles sont déjà un signe de possibilité d'accélérer, d'ailleurs, sûrement que vous l'avez constaté, là. Les gens qui arrivent du pont, bien, accélèrent jusqu'aux quatre intersections sur Ontario, de Lorimier, Papineau, et les autres intersections, Maisonneuve, Papineau, de Lorimier, aussi, vers le sud.

2320 Et les gens qui vont prendre le pont, donc sur Papineau, j'ai mélangé les deux, là, mais les gens qui vont prendre le pont sur Papineau accélèrent. J'ai une lumière piétonne que je traverse à tous les jours pour aller à la garderie puis que je traverse à tous les jours pour aller à l'école et, inévitablement, il y a des autos qui grillent le feu rouge, là. C'est constant, là.

2325 Tu apprends à tes enfants, dire : « Ce n'est pas parce que la lumière est verte puis ce n'est pas parce qu'il y a un petit bonhomme que tu traverses. » Il faut que tu attendes de voir si l'auto est vraiment arrêtée pour traverser.

Ça fait que, c'est sûr que ça... puis je pense que c'est l'aménagement direct qui va avec ça, on est dans une voie de quatre voies, les autos, quand elles partent... j'avais des citoyens avec qui je parlais, ils disaient : « C'est l'autoroute, les gens accélèrent pour le premier qui va passer », puis...

2330 Donc, la largeur de la voie donne un sentiment qu'on est déjà sur le pont Jacques-Cartier, qu'on est déjà sur une autoroute. Et puis d'ailleurs, le pont est à... maximum, si ce n'est pas 50 km/h, mais, t'sais, c'est facile de voir des gens qui sont à 70 km/h qui y rentrent ou qui y sortent, là.

2335 Donc, le fait, déjà, d'enlever ces bretelles-là et de faire, oui, une intersection normale... et je pense que... C'est sûr que tout le monde va dire : « Oui, mais ça va créer de la congestion », mais il y en a déjà, de la congestion. Il y a 40 000 autos – je ne sais plus les chiffres, là – 40 000 autos par année de plus sur les rues de Montréal : il va y en avoir plus, de la congestion.

2340

Donc, de penser que chaque geste qu'on fait va créer de la congestion, c'est une erreur... d'ailleurs c'est le même débat que le troisième lien à Québec, là, on n'est pas... ce n'est pas différent. Donc, c'est de dire « bien, faisons-nous un quartier qui est agréable, où on a envie de traverser... »

2345

**LE PRÉSIDENT :**

Vous n'avez pas dit « trois amis à Québec », vous avez dit « troisième lien ».

2350

**M. ANTONIN LABOSSIERE :**

Lien, oui. Troisième lien à Québec.

2355

Donc, il faut... c'est le même principe. On se crée des aménagements, des intersections normales, où les gens vont traverser. Alors, c'est ridicule que pour passer du parc des Vétérans – et puis c'était le projet, je comprenais, le lien direct était intéressant – mais de dire que tu passes deux intersections, deux lumières avant d'aller à la partie sud où il y a les jeux pour enfants, de la partie nord qui a le parc des Faubourgs, c'est un non-sens.

2360

Et pourquoi on le fait? Bien, c'est pour ne pas déplaire aux automobiles, et le projet de la Ville, avec toutes ses belles intentions, mais ne veut pas déplaire aux automobiles, et au contraire – parce que c'était dans les discussions qu'il y a eu de la consultation publique – ils remontaient un peu les voies parce que ça aidait les camions à ne pas congestionner, parce qu'ils pouvaient accélérer plus facilement.

2365

Donc, je comprends tout ça, mais on fait encore le choix de dire que l'automobile passe devant le piéton, et je pense que c'est une erreur.

2370

Mais je pense que les gens de la ville sont prêts – je parle de la ville en général, pas les urbanistes de la Ville – mais je pense que les gens de la ville sont prêts à vivre avec ces

contraintes de congestion là. Ils veulent juste sentir qu'ils ont priorité dans les zones qui leur appartiennent, dans le quartier qui leur appartient.

**LE PRÉSIDENT :**

2375

Je vous remercie beaucoup, monsieur, de votre contribution.

**M. ANTONIN LABOSSIERE :**

2380

Ça fait plaisir. Bonne suite.

**LE PRÉSIDENT :**

2385

Alors, la commission ne prendra pas de pause. Elle appellerait immédiatement monsieur Pierre-Luc Rivest et madame Danielle Plamondon, du comité pour la sauvegarde des pompes Craig.

**M. PIERRE-LUC RIVEST :**

2390

Bonsoir, Monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

2395

Bonsoir, monsieur.

**M. PIERRE-LUC RIVEST :**

2400

Monsieur et madame les commissaires, les analystes et sténographe.