

Mme CERVANE BROCHARD :

1625

On pourra les initier.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1630

Bien. Est-ce que vos employés, avez-vous des données d'origine de vos employés? Est-ce que vous avez ça à partir des codes postaux?

Mme CERVANE BROCHARD :

1635

Donc on pourrait faire une étude. Avec le temps qu'on a eu entre la présentation première publique et aujourd'hui, ça serait une vaste étude qui prendrait un peu de temps à être faite, mais elle peut être faite, si c'est un besoin.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1640

Un besoin, je n'ai pas à définir ça, mais si jamais vous faites ça, faites-nous-la parvenir.

Mme CERVANE BROCHARD :

1645

Bien sûr.

LA PRÉSIDENTE :

1650

Merci beaucoup. Alors, c'est tout pour nous. Merci pour votre présentation. Alors, nous allons entendre monsieur Denis Proulx. On a le temps, prenez votre temps.

M. DENIS PROULX :

1655 Bonjour! Merci de me recevoir. Après avoir déposé le mémoire, ce que je vais reprendre aujourd'hui, ça va être peut-être les faits saillants, mais peut-être un petit peu plus imagé que qu'est-ce qui était dans le format papier, parce qu'évidemment, on fait des belles phrases, mais c'est l'enfer, puis on ne passe pas nécessairement ce qu'on a à passer.

1660 Je me présente, je suis Denis Proulx, je suis architecte urbaniste, professeur en urbanisme de projets de design urbain à l'UQAM. 34 ans j'ai été là. Ce qui m'amène à présenter ici, c'est que j'ai eu la chance de travailler à l'Île-des-Sœurs. J'ai travaillé sur le projet des Cours du Fleuve comme architecte. J'ai travaillé aussi à la définition de la volumétrie de la Pointe-Nord avec d'autres architectes, d'autres urbanistes, parce qu'il y a beaucoup de monde qui a travaillé là-dessus. Et, aussi, j'ai été responsable de l'équipe d'intégration urbaine pour le projet gagnant 1665 Signature sur le Fleuve du pont Samuel-De Champlain. Donc je suis intéressé à voir comment ça va aboutir ça, comment ça va prendre place. Parce que présentement, ce qu'on sent bien, c'est quelque chose qui nous vient d'en haut, puis qui apparaît subitement sur nos radars, puis est-ce qu'on est prêt à recevoir ça?

1670 Je ne vous apprendrai rien. L'Île-des-Sœurs est une banlieue, je pense ça a été répété à plusieurs reprises, et fière de l'être aussi. Parce qu'en réalité, malgré sa densité, malgré les immeubles en hauteur, le grand parc, le grand geste vert qui est au centre de l'île, la proximité de la ville, reste que c'est une banlieue. Ce n'est pas de sa faute, elle a été dessinée comme ça. À l'origine, on l'a pensée comme étant justement un projet de banlieue. Au moment où on l'a reliée 1675 avec le pont Champlain et la Rive-Sud, au moment où les Sœurs ont quitté pour la dernière traversée, la traversée qu'elles ont faite, on a eu...les promoteurs ont sorti de leurs cartons un plan pour l'île – on l'a souligné tout à l'heure – étant basé sur la cité-jardin.

1680 Mais, en réalité, ce qui est important, c'est que c'est une planification qui a été initiée à partir des autoroutes. On peut dire, si on mettait ça dans le langage des acronymes d'aujourd'hui,

ça serait un HOD, c'est-à-dire, *Highway Oriented Development*. C'est ça qu'on a fait ici. On a utilisé ce qu'on appelle le concept des unités de voisinage qui est en réalité un *Plan Unit Development*, donc PUD ou POD, si on peut dire, qui est un projet qui est initié sur la plupart des autoroutes aux États-Unis, mais plusieurs projets ici ont été initiés de la même façon.

1685

Avant l'Île-des-Sœurs, il y a eu Prévile qui est maintenant Saint-Lambert; il y a eu Lorraine sur la Rive-Nord, qui est sur les mêmes principes mais pas avec les densités qu'on a ici. Et, à la suite de ça, bien, Laval un peu partout on a eu ce genre de projet-là où on part de l'autoroute.

1690

Dans la plupart de ces projets-là, on mettait un golf à l'entrée, le Country Club ou le club d'entrée, et de cette entrée-là, on pénétrait à l'intérieur avec une artère principale, puis on utilisait ce qu'on appelle la hiérarchie de réseau pour rentrer à l'intérieur des unités de voisinage. C'est ce qu'on a fait ici pour la première unité qui était locative. C'était relativement facile de rentrer à l'intérieur en descendant en hauteur et en, je dirais, en densité jusqu'à des maisons de ville qui sont sur le parc ou le geste vert central.

1695

Cette façon de faire était basée sur le principe... L'unité de voisinage est basée sur le principe qu'à partir de tous les jardins, de toutes les unités, on puisse par un réseau se rendre à ce réseau vert là et dans un premier temps, faire en sorte qu'on peut profiter, utiliser l'espace vert qui est là, et de l'autre côté, remonter dans le réseau avec sa voiture jusqu'au pont pour sortir d'ici ou jusqu'à l'entrée d'autoroute. C'est ça le principe de base de l'unité de voisinage.

1700

Et, si on continue à travers le projet, on va retrouver le même principe. La différence ici, c'est que la façon que le boulevard de l'Île-des-Sœurs rentre, il est en périphérie quand il est dans la partie basse où ça a bien fonctionné, mais en haut, il est en plein centre dans le réseau vert complètement. C'est bien? C'est mal? On va voir que c'est peut-être un potentiel qui est à utiliser.

1705

Donc cette approche-là fait en sorte qu'on concentre les écoles au centre des trois unités

1710

1715

de voisinage qu'on va construire. La première école était conçue pour ça. Et en multipliant ces principes-là, là on était limité par l'île, on peut arriver à obtenir une série d'écoles. Au Québec, on a appelé ça les parcs-écoles, puis c'est pour ça qu'on en a un petit peu partout.

1720

À partir de là, on peut augmenter la densité. C'est ce qui a été fait. L'unité de voisinage – parce que je la considère comme ça – l'unité de voisinage qui est sur le bord du... qui est à la Pointe-Nord, on a été vers une densité plus grande en tenant compte, encore une fois, de la qualité de l'unité de voisinage. C'est marchable et c'est raccrochable à un geste vert qui va nous amener vers le centre. On peut même dire – puis c'était ça qu'on disait à l'époque – un enfant peut partir de chez nous, emprunter le réseau vert, et se rendre acheter un *Popsicle* au centre commercial, sans jamais traverser une rue. Donc c'est pour ça qu'on a des passages sous les rues et au-dessus des rues. C'est ça le concept initial, puis je pense qui est à mettre en valeur si on fait un TOD dans cet espace-là.

1725

1730

La question à se poser, c'est qu'on fait un cadeau à l'Île-des-Sœurs – ça, c'est un cadeau – mais un pont va durer 120 ans, avec quatre voies de chaque côté, sans péage. Ce n'est pas la façon qu'on a de diminuer en tout cas l'achalandage, puis de diminuer l'interaction avec l'Île-des-Sœurs. En y installant le REM par-dessus, la question qu'il faut se poser : comment on peut réussir – parce qu'on n'a pas le choix, c'est là, ça nous est tombé dessus, il faut travailler avec ça – et je pense que le concept d'unité de voisinage, de POD de l'Île-des-Sœurs est un élément qui va être la... Qui va faire partie de la solution.

1735

1740

Juste vous parler des TOD, comment ça s'est construit. Je peux vous donner l'exemple d'un exercice que j'aurais pu faire faire à mes étudiants de première en urbanisme, je leur demande : « Écoutez, vous voyez les réseaux qui vont vers la ville. Vous allez placer des pastilles sur chacune des stations de métro, chacune des stations de train, chacune des stations de bus que vous allez trouver là-dessus. La consigne, la règle, c'est que vous faites varier le jaune, la couleur jaune, à l'extérieur de l'agglomération, à l'extérieur de l'île; les pastilles orangées un peu plus denses vont être sur l'île; et, finalement, les orange foncé vont être aux intersections de réseau. » La question qui m'était posée : « les rouges, qu'est-ce qu'on fait avec

ça? » Bien, c'est pas compliqué, c'est l'intersection principale de tous les réseaux. C'est là que tout le monde va. Donc c'est la plus haute densité.

1745

La question à se poser, puis c'est un peu la difficulté qu'on a, on parle de densité, on parle de hauteur. Les deux ne sont pas synonymes, on s'entend? Ça dépend de l'utilisation du sol. Les densités qui sont exigées ici, si on prend le réseau supérieur, c'est-à-dire la partie agglomération de Montréal, quand on les superpose, le REM dessus, c'est un exercice qui n'a pas été fait jusqu'à date, pour qu'on le voie clairement, donc j'ai pris la peine de le faire, sortir mes crayons de couleur, puis vous montrer ce que ça peut donner, vous voyez que tout converge vers le centre-ville. C'est là qu'il y a les plus grandes densités. Quand on parle de 150 unités à l'hectare, si on fait un chiffre rond, ça veut dire 15 000 habitations, 15 000 habitations sur un point rouge d'un kilomètre.

1750

1755

C'est la même chose pour l'Île-des-Sœurs. On voit que l'Île-des-Sœurs est isolée, raccordée maintenant par le réseau, mais elle est isolée sur son île. Et la plupart des points de densité sont situés, vous le voyez, sur le train de Deux-Montagnes, l'ancien train jusqu'à la montagne. Les deux villes ou les deux arrondissements vraiment favorisés, c'est Mont-Royal et Saint-Laurent, et quand on le rabat vers l'aéroport, bien on sait que c'est là que va être l'entrée et qu'il va y avoir une opportunité de développement et de densité relativement forte.

1760

Comparer l'Île-des-Sœurs à l'ensemble de ce réseau-là, ça se comparerait peut-être un petit peu plus à Dollard-des-Ormeaux, les deux stations qu'on voit sur le REM en banlieue, des stations banlieusardes, si on veut. On ne se compare pas à Longueuil, on ne se compare pas à Laval qui est à l'extérieur de l'île, puis on ne se compare nullement à l'ensemble.

1765

Ce qu'on s'est aperçu en développant les TOD, aux États-Unis dans deux cas en particulier, Portland et Arlington, Washington, c'est que ce n'est pas vrai que ça gradue comme ça en allant vers le centre-ville. Chaque TOD se développe une spécialité. La spécialité de l'Île-des-Sœurs, c'est une banlieue, c'est résidentiel, fortement résidentiel, et c'est sa spécialité comme pour celles qui vont être dans des conditions semblables.

1770

1775 Essayer de comprendre qu'on pourrait augmenter l'achalandage, l'aspect commercial, l'aspect bureaux, c'est difficile à expliquer si on est à côté de la ville comme on l'est. Comme on disait tout à l'heure, on va prendre notre voiture pour sortir, mais on va peut-être prendre le REM aussi pour aller ailleurs qu'à l'Île-des-Sœurs. Ça fait que c'est, je dirais, la principale difficulté qu'on a.

1780 Donc je mets cette image-là parce que c'est comme ça que ça a été conçu, les TOD. Il n'y a pas de carte en dessous. On part d'en haut, puis on laisse tomber les choses sur des stations, puis on ne regarde pas ce qui va se passer. Et c'est la planification *Top-Down* qui est vraiment le problème, dans le sens que c'est une série de poupées russes où on a l'échelon de la métropolitaine, après ça, le schéma, après ça, le plan, après ça, on tombe avec les PPU avec
1785 les plans détaillés qu'on va avoir dans chacun. Et on utilise toujours la même méthode, c'est-à-dire qu'on doit être conforme à ce qui a été décidé, peut-être sans vraiment comprendre ce qui se passe au sol.

1790 Ça, ça a été dit, écrit en 1971 : « Les villes ont la capacité de fournir quelque chose pour tout le monde, seulement parce que, et seulement si, elles sont créées par tout le monde. » C'est le but du propos ici de dire qu'il faut renverser le processus. Il faut partir de la base et la base, c'est la société qui est là, et c'est la mobilité de ces gens-là, comment ils vont se déplacer localement avant de penser qu'on va se raccrocher à un réseau supérieur. Le développement durable ou l'aménagement durable, hors du local, va vers le global ou le planétaire, si on veut,
1795 mais c'est vraiment la façon de le regarder.

1800 Si on regarde l'île, présentement le réseau de transport collectif est équilibré autour du point de l'entrée où il y a la congestion. Donc vous voyez les deux trajets. C'est ceux qui sont empruntés par les réseaux actuels, à peu près douze minutes du terminus de la Pointe Sud à aller jusqu'à ce point-là. Ce qu'on fait avec le TOD, on déplace ce point-là vers la partie est et on rallonge les trajets inévitablement et on remarque aussi que le trajet se fait soit sur Berlioz ou soit sur Chemin du Golf, c'est la façon qu'on a trouvée pour être le plus, je dirais, le plus rentable, le plus efficace dans le plan qu'on a.

1805 Sauf que qu'est-ce que ça fait? C'est que les unités de voisinage de base, il y en a qui ne sont plus marchables. On est trop loin du réseau. Dans bien des cas, on a beau avoir douze minutes ou vingt minutes entre chacun des autobus, on se retrouve très loin. Par exemple, dans le secteur des Verrières ou Berlioz, bien, on va avoir plus de marche à faire, puis on ne va pas pouvoir profiter du transport en commun.

1810 Ce qui va être accentué, c'est qu'on met le terminus à côté du REM, à la sortie du tunnel. Les gens ne feront pas profiter, ce ne sera pas structurant pour le pôle qu'on veut créer là parce qu'ils vont passer du REM à l'autobus et s'en aller chez eux. Et ceux qui prennent la voiture, bien, il n'en est pas question, ils vont faire le tour aussi.

1815 Mais c'est important de comprendre que ce déplacement-là fait en sorte qu'il faut inverser. Il faut partir de l'unité de voisinage qu'on est en train de créer, l'unité de voisinage, ça va être le TOD, on va cesser de l'appeler un TOD parce qu'un TOD, c'est *Transit Oriented Development*, mais ce qu'on veut faire dans ce secteur-là, c'est un POD – *Pedestrian Oriented Development* – basé sur le piéton. On l'a fait à la Pointe-Nord en haut, on a des exemples, ça se marche très, très bien. À l'intérieur de ça, bien c'est la même chose qu'il faut reprendre à cet endroit-là et essayer autant que possible de faire le virage vers le transport...le virage modal qui est nécessaire.

1825 Ici, tel que présenté, vous allez vous apercevoir que le chemin pour se rendre à la gare, en plus de ça, parce que, bon, on ne savait pas que les bâtiments qui étaient là, on pourrait peut-être les faire disparaître, mais on se retrouve avec un chemin sur des terrains privés, donc tout ça peut être difficile à gérer et ne rendra pas plus facile la façon d'organiser le quartier piéton qu'on veut mettre en place.

1830 Donc, qu'est-ce qui est proposé? Puis, là, c'est sur une échelle de temps. Ça ne sera pas instantanément du jour au lendemain. Ce qui est intéressant à regarder, c'est que jusqu'à date, on a regardé dans le PPU que le PPU comme étant le TOD. Le TOD, ça s'étend à l'ensemble du

1835 réseau local. C'est ça qui est important. Si on veut faire un virage vers le transport durable, vers la mobilité durable, bien il faut considérer l'ensemble de l'île. Je ne dis pas que ça n'a pas été fait, mais on ne le sent pas dans la proposition qui est faite comment on va aller chercher les gens, on va effectuer le transfert modal en allant vers le transport en commun.

1840 L'autre élément qui n'est pas très structurant, c'est la gare qui est présentée. La gare qui est présentée, c'est une gare sur talus, on doit passer par un tunnel, des escaliers, des escalateurs, puis monter en haut, et on amène le terminus juste à l'avant, quand dans la plupart des succès TOD, le transport principal est au sol, sans obstacle. C'est la meilleure façon de réussir. Ça peut être un *Street Car* comme il y a à Portland, mais ça peut être aussi un tram qui
1845 traverse la place, qui traverse l'ensemble du quartier piéton qu'on est en train de créer.

Donc ça, c'est un élément dont il faut tenir compte. Il faut à ce moment-là que la gare, on ait de chaque côté une place, verdoyante le plus possible, mais une place qui va faire en sorte qu'on va faire converger les gens sur cette place-là et, éventuellement, la relier à un ensemble
1850 de contacts ou d'aller drainer le local.

Ce que vous voyez ici, c'est un grand geste vert qu'on va faire en utilisant le principe initial, c'est-à-dire, de se tenir au centre des unités de voisinage, de rabattre l'ensemble des circuits piétons, je dirais de la mobilité active, vers ce réseau-là, pas le voir comme une rue là.
1855 On le voit vraiment comme un parc, comme un geste vert qui est là, et de faire en sorte, vous voyez par les piétons ici P10, P15, P20, P25, c'est les distances piétons, les distances A7, autobus A10, A12, A14, et vélo, trois minutes, quatre minutes, cinq minutes, puis sept minutes de la pointe de l'île.

1860 Donc d'utiliser ces gestes verts là pour y faire circuler et arrêter toute la mobilité active, la mobilité aussi lente motorisée. On parle de plus en plus de vélos électriques, de trottinettes, de triporteurs, quadriporteurs, des karts de golf, ça va venir, ça va faire partie de cette mobilité-là dans ce geste vert là, et d'isoler dans le côté, vous le voyez la circulation automobile, pour qu'il y

1865 ait le moins d'entrave et peut-être même plus la concentrer dans B et C sur les axes qui sont déjà utilisés par l'automobile.

1870 Donc c'est un geste qui s'étend aussi par – là, on le regarde dans le temps, il faut travailler sur, je dirais, la mentalité des gens, la société, il va falloir qu'on se parle là-dessus – par un pont « paysage », un pont vert, qui va traverser et aller chercher la rive verte qui est de l'autre côté et éventuellement relier à Wellington au métro pour établir deux ancrages importants de cette mobilité-là et de la passer sur ces gestes verts là.

1875 Bon, n'importe quel étudiant à l'université me dirait : « Ça ne marche pas ton affaire, parce que comment tu vas rentrer un autobus dans ton parc? » Et là, la mobilité change. On est de plus en plus... Ce qu'on a actuellement, c'est ça. Caricature, O.K.? Ils ont l'air heureux de la façon que ça se passe là, mais c'est des véhicules, des gros véhicules, on veut les rentabiliser, on rentre 60 personnes, le plus possible, puis s'il n'y a pas assez de personnes, on éloigne un peu, je dirais, la fréquence. Puis, on oublie que les gens ont du bagage, que la mobilité, ça inclut les biens aussi, qu'on doit transporter les biens.

1885 Donc tout ça doit être fait de façon intelligente, de plus en plus. Et c'est l'occasion qui est amenée, ce que vous voyez là, le petit bus rouge, c'est présentement à Montréal, les tests sont faits dans l'est là-dessus, le taxi, c'est russe mais il reste quand même, vous regardez, c'est des véhicules sans conducteur. Qu'est-ce qu'on fait du chauffeur? Le chauffeur devient le guide. C'est lui qui va prendre soin des gens à mobilité restreinte, qui doivent embarquer, de vraiment s'assurer que ça fonctionne bien parce que ça prend la présence humaine qui est dans les modes de transport. Et, ces véhicules-là, en plus d'être autonomes, bien évidemment, on préfère que ce soit électrique et que ça puisse éventuellement aussi – on le voit Strasbourg – on peut les aménager en train. Donc comme c'est programmé, la destination est programmée, c'est aujourd'hui avec... on le sait, c'est avec ça que vous allez donner votre destination et vous suivre. 1890 Donc c'est la même chose pour les produits, c'est-à-dire, vous le voyez, les véhicules de livraison vont se faire éventuellement mais ce n'est pas très loin, vont se faire de cette façon-là.

1895 Donc, ce qui est important, c'est que ce qu'on va faire sur le site, les personnes d'abord, les bâtiments ensuite. C'est ce qui est proposé. C'est-à-dire, de commencer, vous avez les cinq facteurs de succès d'un POD, un *Pedestrian Oriented Development*. Les deux premiers, on l'a vu, la mixité, on s'entend, c'est un POD de banlieue ou un POD *suburban*. Ce qui est important, c'est les espaces publics, le dynamisme, la cohésion sociale, l'ode à la lenteur. Il y a un train qui

1900 passe à toutes les deux minutes et demie. Pas besoin de courir pour l'attraper, on peut attendre, puis en prendre un autre, puis de profiter des espaces publics qui sont là sur place; d'amener toute la mobilité sur un grand geste vert à l'intérieur du quartier, même chose que les autres unités de voisinage.

1905 Et, à la suite de ça, la densité, les bâtiments ensuite. C'est la densité, la compacité, la connectivité, on va laisser les architectes s'arranger avec ça. Il y a différentes façons de le faire, ça peut être un bâtiment en milieu d'un îlot, ça peut être un basilaire. Ça, c'est à voir une fois qu'on a réglé tout le reste. Et ça va prendre quelques années avant de le faire.

1910 Un aménagement durable est un milieu de vie qui s'adapte aux sociétés qu'il transforme mais qui façonne ces mêmes sociétés par la mémoire de ses lieux. La mémoire de ces lieux, c'est les unités de voisinage de l'Île-des-Sœurs. C'est ça qui devrait permettre des blocs, qui devrait permettre de construire. J'ai été un peu long.

1915 **LA PRÉSIDENTE :**

 Mais c'est très intéressant, et puis nous, on s'assure que vous nous laissez tout le monde vos présentations. Donc on a tout ça.

1920 **M. DENIS PROULX :**

 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1925

Alors, merci. Merci beaucoup. Monsieur Lebeau, vous avez une question?

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1930

Oui.

M. DENIS PROULX :

Je brûle d'impatience.

1935

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1940

J'avais lu dans votre rapport, ce que vous avez davantage expliqué aujourd'hui, vous dites que le TOD correspond à la zone d'influence de son pôle multifonctionnel et dépend d'abord et avant tout du rabattement du transport collectif vers ce pôle. Donc ce que vous nous dites, et ce que je dois conclure, que c'est difficile d'évaluer adéquatement le PPU qu'on a devant nous, sans considérer l'ensemble du territoire de l'île et l'ensemble des fonctions et des mobilités?

1945

M. DENIS PROULX :

1950

J'irais jusqu'à dire que de partir un PPU, de partir un TOD, sans qu'on ait démontré qu'on va faire le transfert modal, on n'arrivera à rien. Le monde va se braquer, il n'y a rien qui va bouger dans ce territoire-là. Il faut d'abord réussir ça, d'abord initier le changement, le transfert modal, que les gens commencent à l'utiliser, il faut mettre en place les structures, il faut déborder du POD, c'est-à-dire, de la partie centrale, puis ramener le local avant de penser qu'on va se promener d'une station à l'autre. Ça va se faire dans deux ans, un an et demi, deux ans, la station est là.

1955 Pour le moment, ce qu'il s'agit de faire, c'est peut-être avoir des aménagements à court
terme qui vont permettre justement par les gens qui utilisent le transport en commun actuel
d'essayer de faire profiter le centre commercial, le commerce tel qu'il est là, puis tranquillement,
d'avancer le projet, à mesure que le transfert modal va se faire. C'est la règle partout dans tous
les TOD. Ça n'a pas marché quand on a conservé l'automobile. En banlieue, c'est
1960 particulièrement là-dessus.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1965 Sur ce point-là, je terminerais là-dessus, sur ce point-là, vous nous rendez la vie difficile
parce que là, on ne sait pas à ce moment-ci, les autorités de transport collectif ne nous ont pas
fait connaître les intentions précises en termes de trajet...

M. DENIS PROULX :

1970 En général, d'après ce que je peux voir, ni le REM, ni STM ou quoi que ce soit ne font
pas de bruit de ce temps-ci. Donc je pense que c'est un élément qui... c'est ça qui va, l'accord
entre les deux, c'est-à-dire, le transport local, la mobilité locale et la mobilité express, si on veut, il
faut qu'on sache où est-ce qu'on s'en va avec ça. Et la STM a continué à acheter des gros
autobus mais ils font de l'annonce présentement pour avoir une mobilité beaucoup plus...les
1975 ascenseurs, donc orientée vers le piéton et de faire que le collectif soit beaucoup plus
communautaire comme véhicule. Et c'est important, mais il faut le savoir, parce que ça ne se fera
pas sans ça.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

1980 J'aimerais ça que vous me parliez un peu plus de votre pont « paysage ».

M. DENIS PROULX :

1985 Oui.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

Où est-ce que ça arrive du côté de l'autre rive? Et aussi, comment vous le voyez?
Comment vous voyez ça?

1990

M. DENIS PROULX :

Je le vois sur un profil qui est moins prestigieux que les fameux qu'on construit partout. C'est peut-être quelque chose qui est assez bas, pas trop de pente pour traverser de l'autre côté. On parle de mobilité... C'est un pont qui va servir – parce que c'est une deuxième issue à l'île parce qu'on ne pourra pas continuer à rentrer du monde si on n'arrive pas à ce que...parce que l'hôpital est de l'autre côté, on a une voie de sortie là.

1995

En transport collectif, encore une fois, il n'est pas question de passer des autos sur ce pont-là, mais il est question de passer des petits véhicules, des véhicules prioritaires, véhicules d'urgence. Ça doit passer par là et ce n'est pas dit que ce qu'on va faire pour le collectif ne va pas servir pour l'urgence, mais un véhicule programmé, ça peut aller aussi vite, sauf que c'est limité. En bas de 30 kilomètres généralement va ailleurs, puis on parle plus de 20 kilomètres. Les vélos, il faut qu'ils se tranquillisent un peu là, puis vélos électriques surtout, et l'autobus est au même rythme. C'est vraiment la seule façon de faire fonctionner, il faut que tout le monde marche ou soit à peu près au même rythme, sans ça, ça ne pourra jamais marcher.

2000

2005

Ce pont-là, c'est un pont « paysage ». Ça relie, ça va chercher le geste vert qui est de l'autre côté, ça le ramène en dedans, c'est une richesse supplémentaire pour l'île, et de l'autre côté, c'est un lien qu'on fait, qui va marcher à deux sens. Je crois qu'il y a du commercial de l'autre côté qui est complémentaire à ce qu'on a ici, et qui peut très bien s'arrimer. Les sociétés changent autant à Verdun d'un côté qu'à l'Île-des-Sœurs de l'autre côté. Ils vont finir par s'entendre à un moment donné.

2010

2015 **Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :**

Merci.

2020 **M. DENIS PROULX :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2025 Merci beaucoup. Alors, maintenant, nous allons entendre – excusez-moi – nous sommes rendus maintenant à monsieur Christopher Sweetnam Holmes.

M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :

2030 Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

2035

M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :

Je m'excuse, j'ai une voix qui est un peu sensible, donc...

2040 **LA PRÉSIDENTE :**

Parlez proche du micro.