

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL**

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

**PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL  
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE  
ET LE TRANSPORT**

---

**PREMIÈRE PARTIE**

---

**6<sup>e</sup> SESSION**

---

Séance tenue le 6 juin 2013, 9 h  
Au Centre Mansfield situé au  
2200, rue Mansfield  
Montréal

## **TABLE DES MATIÈRES**

### SÉANCE DU 6 JUIN 2013 EN MATINÉE

Mot de la présidente de l'Office, Mme Louise Roy .....	1
--	---

### **CONFÉRENCIERS:**

M. Mario Lefebvre, directeur des études municipales, <i>Conference Board du Canada</i> .....	5
M. Mario Polèse, professeur à l'INRS .....	20
M. Pierre Morrissette, directeur général, RESO .....	26
Mme Florence Joncas-Adenot, professeure à l'UQÀM .....	32
M. François Vermette, coordonnateur au développement, Chantier d'économie sociale ....	38

### **PÉRIODE DE QUESTIONS**

M. Alain Duhamel, commissaire .....	43
Mme Irène Cinq-Mars, commissaire.....	53
M. Pierre Brisset.....	57
M. Claude Beaulac .....	63
M. Robert Hajaly.....	68
Mme Florence Paulhiac .....	69
M. Alexandre Campeau .....	75
M. Yves Desormeaux.....	77
M. Dimitri Tsingatkis.....	84
M. Ludovic Matthews .....	89

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

5 Bonjour et bienvenue à ce forum aujourd'hui sur le développement économique et le transport. Ce matin, nous aborderons la problématique générale des priorités en matière de développement économique pour Montréal; cet après-midi, nous nous concentrerons sur les enjeux liés au transport des marchandises.

10 Mon nom est Louise Roy, je suis présidente de l'Office de consultation publique de Montréal. Je reconnais des figures, mais pour ceux qui s'ajoutent ce matin, permettez-moi de vous présenter mes collègues qui sont membres de la Commission de l'Office.

15 Au centre, Jean Burton. Jean Burton est biologiste et commissaire à l'Office depuis de très nombreuses années. Il est spécialisé, donc, en planification stratégique, en développement durable et évidemment à tous les enjeux liés à l'environnement. C'est lui qui va présider la commission.

20 Irène Cinq-Mars est architecte du paysage. Irène a assumé à l'Université de Montréal pendant plusieurs années les fonctions de vice-rectrice aux études et par la suite, elle a été doyenne de la faculté d'aménagement de l'Université de Montréal toujours.

Alain Duhamel a fait une longue carrière comme journaliste, domaine dans lequel il est toujours actif. Et il est détenteur d'un baccalauréat en sciences politiques de l'Université d'Ottawa et diplômé en communication de l'Université St-Paul.

25 Trente secondes pour vous présenter Ginette Thériault et Michel Agnaïeff. Ce sont deux personnes, deux des personnes de l'étude de secrétariat qui va soutenir le travail des commissaires. Ginette va assumer la fonction de secrétaire de commission et Michel va agir comme conseiller senior.

30 Comme à l'habitude à l'Office, cette consultation se tient en deux phases, une première  
qui a débuté lundi soir dernier en est une d'information et d'échange. Alors, notre objectif, c'est  
vraiment de faire sortir le plus d'informations possibles pour que les gens qui nous écoutent,  
les gens qui participent soient en mesure de prendre position d'une manière éclairée lors de la  
deuxième phase de consultation publique, celle qui est dédiée à l'audition des opinions et qui  
35 va commencer à compter du 4 septembre.

D'ailleurs, j'en profite immédiatement pour saluer les Montréalais, les Montréalaises qui  
se sont joints à nous sur internet parce que, et vous dire en fait que toutes les sessions sont  
webdiffusées, que les bandes vont tourner en boucle sur le site internet de l'Office et donc,  
40 ceux qui voudront revoir certaines présentations ou certaines sessions pourront le faire  
pendant tout l'été. Et la participation sur internet est excellente. Hier, vous dire, vous donner  
une idée, il y a eu 400 entrées sur le site de la webdiffusion et chaque entrée durait à peu près  
25 minutes ce qui, semble-t-il, est assez exceptionnel pour ce genre d'outil.

45 Donc, vous êtes dans la salle, c'est avec vous qu'on fait le débat, mais il y en a plein  
d'autres à l'extérieur de cette salle qui suivent ce qui se passe.

La Commission, après la deuxième phase de la consultation publique, donc, la phase  
dédiée à l'audition des mémoires, va entreprendre la rédaction de son rapport et j'en profite  
50 pour vous dire que ce rapport sera remis à la nouvelle équipe d'élus au mois de novembre ou  
peut-être au début du mois de décembre, tout dépendant du nombre de mémoires que la  
Commission recevra, 2013.

55 Un mot sur la thématique d'aujourd'hui. Vous le savez, avec sa région, notre  
métropole est le principal moteur économique du Québec. Au total, le PIB métropolitain  
représente près de 50% de celui du Québec. La principale force de Montréal, comme le Plan  
de développement le rappelle, est le caractère diversifié de son économie.

60 En s'appuyant sur une base manufacturière toujours bien présente puisqu'elle compte encore 155 000 emplois, notre ville travaille depuis plusieurs années à redéployer son économie vers l'économie du savoir, communications, technologie de l'information, multimédia, aérospatiale, biotechnologie, etc. Elle le fait en misant sur ses universités, ses centres hospitaliers, ses 200 centres de recherche, bref sur sa matière grise.

65 De plus, le Plan de développement insiste sur l'importance du centre-ville pour l'économie montréalaise et québécoise. Celui-ci abrite un puissant complexe de bureaux, d'institutions d'enseignement et de recherche, d'équipements culturels, d'entreprises publiques, de ministères gouvernementaux, de lieux patrimoniaux. 75 000 personnes y habitent et près de 300 000 y travaillent.

70 Montréal a également d'autres atouts. Qu'on pense par exemple à son rayonnement culturel, qu'on pense également au rôle majeur de Montréal comme plaque tournante des différents modes de transport, transport maritime, ferroviaire, routier, aérien.

75 Si la Ville comme le Québec en entier a réussi à passer relativement bien au travers la crise économique de 2008, il n'en demeure pas moins que le taux de chômage oscillait en 2012 bien au-dessus du reste de la région métropolitaine. Alors, c'est pourquoi le PDM en s'appuyant sur la stratégie de développement économique rendue publique par la Ville il y a deux ans propose d'accorder de l'attention aux conditions à mettre en place pour améliorer la performance économique de Montréal et pour créer les conditions propices en vue d'attirer des entreprises et des talents.

85 Dans cette perspective, il préconise de renforcer les pôles économiques de la Ville, le pôle centre qui englobe le centre-ville, le pôle est situé à la jonction des autoroutes 40 et 25 et enfin le pôle ouest le long de l'autoroute 40 ouest et de l'autoroute 13 qui englobe notamment l'aéroport. Il propose d'opérer cette consolidation en lien avec une mobilité accrue grâce au renforcement du transport collectif.

90 Les conférenciers ce matin, les panélistes, vont aborder d'une façon ou d'une autre les différentes thématiques touchées par le Plan, mais vont probablement élargir aussi les enjeux auxquels ils vont s'adresser. La conférence thématique de cette séance, donc, portera sur le thème du développement économique et elle devrait être l'occasion de faire un état des lieux, d'établir des comparaisons avec d'autres grandes villes canadiennes et de tirer des enseignements utiles à la collectivité, à la Ville, en rapport avec le PDM.

95 C'est monsieur Mario Lefebvre, qui est directeur des études municipales au *Conference Board du Canada* qui prononcera la conférence d'ouverture. Je vous présente rapidement les panélistes qui vont s'ajouter après la pause, mais j'aurai l'occasion de dire plus longtemps qui ils sont quand ils interviendront.

100 Alors, madame Florence Joncas-Adenot qui est ici, qui est connue partout dans la ville de Montréal, je pense. Monsieur Pierre Morrissette qui est directeur général du RESO. Monsieur Mario Polèse qui est à l'INRS. Monsieur François Vermette qui est au Chantier d'économie sociale.

105 Alors, sans plus tarder, j'invite monsieur Mario Lefebvre à venir vous adresser la parole.

110 Pendant que Mario Lefebvre s'avance, permettez-moi de présenter les officiers de la Ville de Montréal qui sont là avec nous pour échanger et éventuellement répondre à vos questions. Sylvain Ducas qui est directeur de la Direction de l'urbanisme et du développement économique, Jean-Marc Bissonnette qui est chef de division Développement économique et initiatives stratégiques. Ils sont accompagnés de deux collègues.

115 Monsieur Lefebvre.

**M. MARIO LEFEBVRE :**

120 Merci beaucoup. Bon matin à tous et à toutes ainsi qu'aux internautes. Ça me fait plaisir d'être ici et de partager avec vous ce que j'ai lancé l'an passé et que certains médias ont repris comme étant mon grand cri du cœur par rapport à Montréal. Parce qu'effectivement, ça fait quelques années que j'ai mal à Montréal et j'accueille avec enthousiasme le plan proposé parce que Montréal a déjà tout, on vient de faire la nomenclature des atouts de Montréal, Montréal a tout, pourtant Montréal piétine.

125 Donc, ça prend un plan, ça prend quelque chose pour remettre tout ça sur les rails parce que les ingrédients sont là. On dirait que la marmite est là, mais les ingrédients sont à côté; il faut les mettre dedans, brasser tout ça et espérer avoir les résultats qu'on devrait s'attendre d'une métropole comme Montréal, d'une métropole avec tous les atouts qu'on vient de mentionner et qui devrait performer économiquement beaucoup mieux qu'elle le fait.

130 Donc, je voulais d'abord commencer en disant qu'effectivement ce que je vais présenter, c'est une proposition que j'ai avancée l'an passé pour relancer l'économie montréalaise. Pas que j'ai la prétention de connaître les réponses à toutes les questions parce qu'en fait, ç'a été un travail conjoint avec plusieurs personnes que j'ai rencontrées qui a mené à un papier qui a été interprété de deux façons : Un, comme un cri du cœur, et c'est exactement comme ça que je voulais qu'il soit présenté, et d'autres qui m'ont accusé de dire que Montréal était la faiblesse du Québec.

140 Non, ce n'est pas ce que je voulais dire. Je voulais simplement dire que Montréal en montrant des résultats moyens en affaires économiques n'était certainement pas à la hauteur de ce qu'on pouvait s'attendre de Montréal. Et moi j'en attends plus de Montréal comme je pense qu'on est en mesure de tous en attendre un peu plus, que Montréal nous en donne un peu plus sur le plan économique. Je pense qu'elle a tous les ingrédients pour le faire.

145           Donc, je commence d'entrée de jeu en disant que la grande région de Montréal qui est, comme on vient de le dire, le moteur économique du Québec est en panne. Je vais avoir un paquet d'acétates qui va vous montrer ça et qui est juste pour justifier le besoin d'un plan. On ne fait pas un plan juste pour le plaisir d'en faire un. Ce n'est pas juste une affaire de s'amuser autour d'une table. Non. Je pense que vraiment on va voir par les résultats économiques de Montréal qu'on a besoin de mettre un plan en place. Donc, encore une fois, j'accueille très très favorablement cette initiative-là.

150  
155           On va voir dans les acétates qui vont suivre à quel point la performance économique de Montréal lorsqu'on la compare aux autres grandes régions métropolitaines du Canada, vous allez voir à quel point c'est à la traîne. C'est quand même assez surprenant même sur certains résultats.

160           Pire encore, pour moi, Montréal, oui, a toujours perdu un peu de population aux autres provinces canadiennes. Ça, historiquement on a des données qui remontent jusqu'à 1987. Montréal a toujours perdu des gens à d'autres provinces canadiennes, mais depuis 10 ans, Montréal perd des gens à d'autres villes du Québec. Donc ça, ce n'est pas des gens qui quittent Montréal pour aller profiter du boum pétrolier en Alberta ou pour aller payer moins d'impôt dans d'autres provinces ou peu importe la raison parce que là, vous quittez pour rester dans la même province. Donc, vous gardez le même schéma d'imposition. Ce n'est pas pour sauver au niveau de l'impôt, ce n'est pas pour profiter encore une fois du boum pétrolier. C'est que vous pensez quand vous quittez Montréal pour aller ailleurs au Québec que le pâturage va être plus vert ailleurs que dans la grande métropole.

170           Ça, pour moi, quand on en est à ça, c'est que vraiment on doit commencer à travailler à garder cette population qu'on reçoit énormément au niveau international, on le verra aussi tantôt, solde migratoire international très positif et c'est très bon, mais il faut apprendre maintenant à garder ces gens-là et aussi à empêcher d'autres québécois, québécoises de

175

quitter, de rendre Montréal plus attrayant, et ça, vous allez voir que ça passe par autre chose que juste une économie solide.

180

Je conclus le sommaire en disant que oui, on a applaudi le Plan Nord, on continue de l'applaudir, mais je frise et - croyez-moi, je suis très dur à faire friser - lorsque j'entends que la Plan Nord c'est le Plan Sud. Ça, c'est une expression que je n'accepte pas du tout. Oui, il y aura des retombées économiques du Plan Nord sur le Sud et Montréal, mais de dire que le Plan Nord, c'est le Plan Sud, ça, c'est beaucoup trop fort et c'est pour ça que ça prend effectivement un plan spécifique pour Montréal.

185

Donc, rapidement sans vous lancer un paquet de chiffres, on a des données qui remontent à 1987, donc, on peut juste calculer la croissance depuis 1988, mais sur l'ensemble de la période pour laquelle on a des statistiques, regardez à quel point lorsqu'on regarde la croissance économique annuelle moyenne de Montréal, ce n'est même pas 2% par année. Et là, on parle d'une période de 25 ans. Donc, ce n'est pas juste une mauvaise année ou deux mauvaises années où on a été malchanceux, c'est 25 ans.

190

Oui, vous pourriez me parler du pétrole de l'Alberta qui propulse effectivement Edmonton, Calgary, sauf que c'est des économies qui se sont bâties autour de ça, mais qui commencent maintenant à se diversifier de plus en plus de sorte que quand le secteur énergétique va un peu moins bien, ce n'est plus des économies qui s'écroulent comme elles s'écroulaient avant parce qu'effectivement, ç'a été, oui, ce autour de quoi on a bâti, mais depuis ça s'est relativement bien diversifié.

195

200

Mais bref, en performance économique sur 25 ans, et regardez les années récentes, on ne s'est pas vraiment amélioré. Dans les années récentes, ç'a été particulièrement difficile. Oui, c'est vrai, le secteur manufacturier a été très très touché par la décennie des années 2000, pas juste la récession, retournez aux tristes événements de septembre 2001, l'impact que ça a eu sur l'aérospatiale, sur le transport de marchandise aux États-Unis, ensuite le dollar

qui est parti de, mon Dieu quoi, 62 sous en 2002 qui a atteint la parité en 2005, ç'a été très dur pour nos manufacturiers.

205

Donc, c'est sûr que Montréal qui compte une base manufacturière importante, qui correspond à peu près à 16%, 17% de l'économie, c'est sûr que ça a frappé beaucoup plus lourdement sur Montréal. Hamilton, Toronto, même situation. C'est des grands centres métropolitains qui comptent une présence manufacturière assez importante. Donc, on voit aussi que les années récentes ont été très difficiles pour eux.

210

On a parlé de chômage tantôt. Je peux vous montrer qu'encore une fois sur l'ensemble de la période, 25 ans encore une fois, Montréal au-dessus de la moyenne canadienne, la seule grande ville du Canada à être au-dessus de la moyenne nationale en matière de chômage.

215

Ça, c'est un phénomène qu'on voit partout ailleurs. Je me promène assez pour voir que règle générale, les grands centres, les grandes régions métropolitaines ont généralement parlant un taux de chômage inférieur à la moyenne de leur pays. Ça, c'est la règle générale et on voit qu'au Canada, ça s'applique aussi. Mais vous voyez que Montréal dans ce cas-ci n'a pas cette même qualification que les autres grandes villes. Et ce n'est pas mieux non plus au niveau des années récentes.

220

Si vous voulez vous réjouir, dites-vous que Toronto est dans la même situation, mais bon, on ne commencera pas à regarder le malheur des autres. On va commencer à travailler sur notre situation à nous, mais effectivement Montréal, encore une fois, au cours des 10 dernières années : taux de chômage supérieur à la moyenne nationale.

225

En croissance de population. Ça, par exemple, il y a un phénomène au Canada où on voit vraiment les gens qui commencent à se déplacer vers l'ouest. On a voulu profiter du *boum* énergétique des années 2000 et même il y en a eu aussi auparavant dans les années 90. Donc, vous voyez que Calgary, Vancouver ont montré de très très forts taux de croissance de

230

population sur la période de 25 ans qui est encore une fois, je me répète, la période sur l'ensemble de laquelle on a des statistiques.

235

Mais Montréal, sous la moyenne nationale et ça, considérant que c'est la deuxième plus grande métropole du Canada, c'est un résultat qui est très très décevant. Et là aussi, ça ne s'est pas tellement amélioré dans les années récentes. On *flirte* avec la moyenne canadienne, mais on est encore un peu en deçà. Donc, au niveau de la croissance de la population.

240

Et pourquoi si on parle d'économie je vous parle autant de population? Ben, c'est parce que ça va main dans la main. Vous ne pouvez pas avoir une croissance économique mirobolante si vous n'avez pas une bonne croissance de population. Pourquoi? Parce que c'est la croissance de la population qui va dicter les besoins en matière de logement par exemple. La demande de logement découle directement de l'évolution démographique. Donc, ça, ça va faire rouler la construction résidentielle. Ça va aussi mettre plus de gens dans vos centres commerciaux. Donc, les commerçants vont avoir un sourire beaucoup plus large si la croissance de la population est solide plutôt que médiocre parce qu'il va y avoir plus de gens dans leurs magasins, l'influence va être plus forte et donc, les dépenses de consommation vont être plus élevées aussi.

245

250

Et dépenses de consommation et construction résidentielle, c'est encore deux grands blocs de l'activité économique. On peut bien parler d'exportation tant qu'on veut, oui, c'est vrai que c'est une autre variable importante, mais la partie domestique de l'économie, consommation des ménages et construction résidentielle, c'est très important et c'est presque entièrement dicté par l'évolution démographique. Donc, c'est pour ça que Montréal doit travailler à améliorer ça au cours des prochaines années.

255

260

Le problème ne vient pas de l'international. Comme je vous disais, on attire à Montréal amplement de personnes à l'international. Le solde migratoire net, ça c'est les entrées moins

les sorties, *flirte* toujours avec le 45 000 personnes par année. C'est excellent. Très très bonne performance.

265            Encore une fois, je suis toujours un peu abasourdi lorsque j'entends certaines personnes mentionner qu'on devrait peut-être commencer à songer à diminuer le nombre d'immigrants que l'on reçoit à chaque année parce qu'on a du mal à les intégrer, etc., etc. Quelle atroce affirmation! Pensez-y une minute. On fermerait nos portes - exagérons, on fermerait nos portes maintenant au moment où il y a de plus en plus de pays industrialisés qui  
270            veulent au contraire accueillir des immigrants.

              La plupart des pays industrialisés vont faire face au vieillissement de la population, ce n'est pas un phénomène canadien ça, c'est un phénomène mondial, et donc, on va se tourner de plus en plus vers l'immigration. Il est prouvé que des immigrants attirent d'autres  
275            immigrants, donc, si on ferme nos portes, on peut dire au revoir à ça. D'autre part, il faut aussi savoir que deux des pays qui ont fourni un grand nombre d'immigrants au Canada, peut-être pas au Québec, mais au Canada, c'est l'Inde et la Chine, deux pays qui se développent très très rapidement et dont les gens ont de moins en moins de raison de quitter ces pays-là.

280            Donc, si on veut être pessimiste, on pourrait se retrouver dans une situation où il y a de plus en plus de pays qui veulent accueillir des immigrants et le bassin d'immigrants potentiels pourrait être en train de diminuer si effectivement mon affirmation pour l'Inde et la Chine se confirme. Ça, ça veut dire qu'il y a plus de pays qui en veulent, un bassin plus petit, vous avez affaire à être *cute* en *tabarouette* si vous voulez qu'ils viennent chez vous.

285            Et nous on fermerait nos portes. Pendant ce temps-là, nous, on déciderait que la bonne mesure à prendre, c'est de fermer un peu la porte parce que... Non, au contraire, je pense qu'il faut travailler sur les programmes d'intégration. C'est là où le travail doit se faire parce que la future prospérité, que ce soit du Québec, de Montréal, du Canada, va être en  
290            grande partie reliée à notre capacité à attirer et à intégrer des immigrants dans notre population.

295 Ça, c'est très très clair et c'est drôle parce que je me promène partout au Canada et les  
villes qui en ce moment ont commencé à attirer, c'est nouveau pour eux, Winnipeg,  
Saskatoon, Calgary, eux en veulent plus. Là, on dirait qu'ils y ont comme goûté et là, eux  
décident d'ouvrir tout grandes leurs portes alors que pourtant ils pourraient être complaisants  
un peu, surtout Calgary qui pourrait dire «J'ai assez de personnes qui arrivent ici, je ne  
commencerais pas...» Non, vous avez le maire Nenshi qui est presque en autobus, qui fait le  
300 tour du Canada, qui essaie d'aller chercher tout le monde qu'il peut aller chercher. Il les  
ramène presque avec des contrats dans leurs poches de jobs signés.

305 Bref, tout ça pour dire sans tourner ça en cirque que ceux qui en reçoivent en veulent  
plus alors que d'autres qui en reçoivent pas tant que ça, qui en reçoivent un peu, mais...  
songent à peut-être diminuer ou faire attention. Il y a quand même deux discours  
complètement différents.

310 Je pense qu'il faut être au contraire très très, entre guillemets, agressif là-dessus et  
travailler à ça. Quand je vois aussi dans le Plan des idées de rendre Montréal, une ville plus  
belle, des infrastructures, oui, c'est des aqueducs et tout ça, et ça c'est important, c'est  
essentiel, mais Paris ne serait pas Paris si c'était juste des beaux aqueducs.

315 Donc, les infrastructures, il y a aussi un aspect qualité de vie relié à ça. Et ça, il faut  
travailler là-dessus aussi. Et je suis content de voir que dans le Plan, on parle de ça aussi,  
faire de Montréal une ville plus belle. Ça, c'est extrêmement important parce que ça va influencer  
sur la variable que je vous montre là.

320 Donc, le solde migratoire interprovincial, je vous disais tantôt, historiquement j'aurais  
pu reculer jusqu'à 1987, je ne l'ai pas fait pour ne pas vous ennuyer, mais historiquement çl'a  
toujours été négatif. Et là en ce moment, je vous dirais même que c'est une période pas pire.  
On n'en perd pas trop. On perd quoi? 4, 5 000 personnes par année. Donc ça, ce n'est pas

les pires années. J'aimerais ça que ça change éventuellement, mais bon, on n'est pas là, donc, on continue de perdre à d'autres provinces.

325 Mais ça, ça m'inquiète. Ça, ça m'inquiète énormément. Le solde migratoire inter-  
villes. Ça veut dire quoi? Ça c'est le nombre... Et là, inter-villes, attention! Moi ici, ce n'est  
pas Montréal, c'est la région métropolitaine de recensement de Montréal. Là, ce n'est pas des  
gens qui partent de Montréal pour s'en aller vivre à Longueuil. Moi, Longueuil, il est dans ma  
RMR de Montréal, Laval est dans ma RMR de Montréal. Donc, ce n'est pas une question  
330 d'étalement urbain où les gens quittent Montréal pour s'en aller dans la couronne nord ou dans  
la couronne sud. Les couronnes sont là-dedans. Donc, on a vraiment... on assiste vraiment  
depuis à peu près 10 ans à un mouvement migratoire de gens de la grande région de Montréal  
qui s'en vont ailleurs au Québec.

335 Ils s'en vont où? On ne le sait pas. Malheureusement, ils ne sont pas obligés de le  
dire. Mais ce qu'on voit, c'est que des villes comme Québec, des villes comme Sherbrooke en  
accueillent beaucoup depuis quelques années, ce qui me laisse croire que ce sont les villes qui  
reçoivent les gens de Montréal.

340 Et ça pour moi, c'est plus parlant parce que là vraiment, encore une fois je me répète,  
ce n'est pas pour aller profiter de largesse d'impôt ailleurs ou de *boum* pétrolier. Non, non, on  
reste dans la même province. On décide volontairement qu'on va aller vivre ailleurs au  
Québec pensant que le pâturage va être plus vert que dans la métropole de la province. Et ça  
pour moi, ça me chatouille un petit brin.

345 On a fait une étude il y a quelques années sur qu'est-ce qui rend une ville attrayante et  
ce qu'on s'est rendu compte, c'est que oui, l'économie compte, mais pour les diplômés  
universitaires, ça ne compte pas tant que ça l'économie parce qu'ils sont confiants qu'ils vont  
s'en trouver une job. Peu importe où ils vont aller rester, ils sont relativement confiants qu'ils  
vont trouver un emploi.

350 Mais c'est des indicateurs comme des indicateurs sur la société. Montréal fait bien en  
société. Ça, il n'y a pas de problème pour ce qui est d'activités au plan touristique, au plan  
social, Montréal fait très très bien. Éducation aussi. Mais c'est sûr que l'économie a été  
particulièrement difficile.

355 Environnement à Montréal, ça c'est l'utilisation de l'eau, les journées de smog, etc., etc.  
Montréal fait un petit peu moins bien. Donc, vous voyez les résultats de Montréal dans ces  
différents critères. Éducation, c'est quoi éducation? C'est le nombre d'enseignants par enfant  
d'école primaire par exemple. Et ça Montréal, lorsqu'on le compare à 50 autres villes  
canadiennes, ben, obtient seulement une note de C. Il y a pourtant beaucoup d'universités.  
360 Ça, ça compense heureusement. Société, on a un A, mais regardez l'économie qui sort avec  
un D. Et ça fait longtemps que l'économie est avec un D à Montréal.

Moi, c'est de ça dont je vais vous parler. Je suis un *plate* économiste et je viens vous  
parler d'économie. Donc, oui, Montréal a énormément d'atouts, on en a parlé tantôt, je les  
365 maintiens, mais il faut absolument maintenant mettre ensemble un plan pour relancer cette  
économie-là. Ça n'a pas de bon sens que Montréal soit à la traîne comme on l'a vu dans les  
acétates précédents. Il faut maintenant tout mettre en place que Montréal reparte.

On fait ça comment? Bon, premièrement ce n'est pas simple. Ce n'est pas comme si  
370 on va juste lire ensemble trois, quatre acétates, on va tous s'en aller chez nous, puis on va  
penser qu'on a trouvé la solution. Non.

J'ai la prétention d'être un ami de Marcel Côté, et Marcel m'avait dit un jour : «Mario, si  
je la savais la solution, ça fait longtemps que je l'aurais appliquée, puis on en serait sorti.»  
375 Donc, ce n'est pas simple. Il n'y a rien de simple, mais on avait mis en place sept principes.  
Di on pouvait réussir à attaquer... sept, c'est déjà beaucoup. Je disais tantôt aux gens de ma  
table : «Il ne faut pas aller à plus que deux, trois à la fois», mais j'ai réussi à ramener ça à sept  
et vous allez voir que de toute façon, c'est assez intégré.

380 Première chose, il faut absolument, et on en a parlé cette semaine dans les différentes  
sessions ici, la santé financière de la ville de Montréal. C'est extrêmement précaire. J'ai  
travaillé avec un paquet de villes canadiennes et il n'y a pas beaucoup de villes gagnantes au  
niveau de la santé financière. Les villes sont au bas de la chaîne alimentaire en matière de  
fiscalité. On pellette des responsabilités sans nécessairement leur donner des revenus  
385 additionnels. Quand les gouvernements provinciaux ont besoin de trouver des façons de  
balancer leur budget, ben, ça se passe malheureusement encore trop souvent dans la cour de  
nos municipalités qui elles n'ont que l'impôt foncier pour travailler avec.

390 L'impôt foncier, ce n'est pas que c'est une mauvaise taxe, c'est que c'est une taxe  
extrêmement transparente et si vous l'augmentez de plus que l'inflation, ben, vous allez avoir  
beaucoup de justifications à donner à vos personnes parce que les gens savent à la cenne  
près... Juste pour le plaisir, demandez à votre voisin combien il paye par année en impôt sur  
le revenu. S'il vient de faire ses rapports d'impôt, il va le savoir, mais si vous lui demandez ça  
au mois de septembre, octobre, ça se peut qu'il ne sache plus trop ou à peu près.

395 Pire encore, demandez-lui combien il paye ou elle paye en taxes à la consommation.  
Si elle vous répond à ça, ben, vous savez qu'elle a une vie ben *plate* parce que ça veut dire  
qu'elle a gardé toutes ses factures, puis qu'elle a accumulé un petit calcul de tout ce qu'elle a  
payé en taxes à la consommation.

400 Maintenant, demandez-lui combien elle paye en impôt foncier. Ça, elle va  
probablement vous le dire à la cenne ou sinon au dollar, mais je suis même presque prêt à  
aller à la cenne. Donc, c'est pour ça que c'est très difficile de gérer ça, et en principe les coûts,  
même si on les contrôle bien, c'est dur d'avoir des coûts qui augmentent à moins que 3%, 4%  
par année. Mais d'augmenter l'impôt foncier de 3%, 4% par année, c'est vraiment difficile à  
405 faire parce qu'en plus à la prochaine élection, il va vous attendre quelqu'un dans le détour qui  
risque de promettre, lui, des gels d'impôt foncier et là, vous allez perdre vos élections.

Bref, je ne veux pas me lancer dans la politique, mais tout ça pour dire que ce n'est pas  
facile à gérer et tant et aussi longtemps que nos villes ne seront pas en solide santé financière,

410 ça va être très très difficile de leur demander de participer très activement à des plans de  
développement économique. Parce que, et c'est drôle, même que des gens des paliers  
supérieurs de gouvernement me disent parfois : «Oui, mais Mario, il n'y a jamais personne qui  
a demandé aux villes de s'occuper de développement économique.» Ben oui, mais s'ils ne le  
font pas, ils vont positionner leur ville comment sur l'échiquier?

415  
Donc oui, c'est vrai que c'est bas dans la description de tâches officielles de la ville,  
mais on est dépassé le temps où les villes ramassaient les poubelles, puis dégageaient la  
neige; on est beaucoup plus loin que ça. Nos villes sont maintenant beaucoup plus proactives  
que ça et il faut que le cadre financier supporte ça. Et en ce moment, ce n'est pas le cas.

420  
Je vais vous donner un dernier exemple sur la situation financière. Je sais que vous en  
avez parlé plus tôt cette semaine, mais dernier exemple. Les villes travaillent très fort pour  
organiser des événements dans leur municipalité, et parfois les autres paliers participent aussi.  
Les autres paliers de gouvernement participent et même souvent on me dit : «Mario, là, ils ne  
425 peuvent pas *chiâler*, les villes. On a payé ça un tiers, un tiers, un tiers. Tout est un tiers, un  
tiers, un tiers.» Superbe. Mais ce n'est pas vrai ça. En bout de ligne, ce n'est jamais un tiers,  
un tiers, un tiers. Il y a des gens qui travaillent à ce festival-là, qui touchent un salaire, qui  
payent de l'impôt sur le revenu. Ça va où ça? Fédéral, provincial. Les gens viennent,  
consomment, un petit jus, une petite bière peut-être, ils payent de la taxe sur la consommation.  
430 Ça va où ça? Fédéral, provincial. Ça prend de la police, ça prend une certaine sécurité sur le  
site du festival. La facture, elle va où? Au municipal. Faites le calcul à la fin. Ce n'est plus un  
tiers, un tiers, un tiers. Et c'est toujours comme ça. Des exemples comme ça, il y a un paquet.  
Pour qu'une ville touche un retour sur une activité de type récréative qui se passe dans sa  
localité, il faut que quelqu'un vienne de l'extérieur au festival et aime tellement le festival qu'il  
435 s'achète une maison dans la municipalité pour payer de l'impôt foncier. C'est plutôt rare que ça  
arrive.

Donc, pour nous une des solutions, ce serait de donner un point de taxe de vente aux  
municipalités. Ça, ce serait une solution vraiment gagnante. Au moins, il y aurait un retour sur

440 chaque consommation effectuée sur le lieu du festival; il y aurait un retour à la municipalité.  
Ça, il est plus que tant qu'on ouvre la porte là-dessus. Je sais que le gouvernement provincial  
est aussi serré financièrement, mais ça va prendre la participation de tout le monde. Si on veut  
qu'un plan de redressement pour Montréal fonctionne, ça va prendre la participation de tout le  
monde.

445 Et là, j'ai peur de m'étirer, je ne sais plus où j'en suis avec le temps, mais...  
L'immigration, on en a parlé tantôt. Donc, j'ai plus ou moins besoin de répéter, mais tout ça  
pour dire qu'on travaille à ouvrir les portes plus grandes. Ce n'est pas le temps de les fermer,  
donc ça, on a couvert ça très bien tantôt.

450 L'investissement. Ça, c'est la pierre angulaire de tout plan de relance. On a des  
besoins d'infrastructure qui sont criant dans nos villes et encore une fois, regardez à quel point  
c'est bizarre le traitement qu'on fait aux villes. Moi, je n'ai plus d'amis à Infrastructures  
Canada, je n'ai plus d'amis à Infrastructures Canada parce que ça fait des années que je leur  
455 crie qu'il faut absolument qu'on mette une véritable étude avec des ingénieurs sur le terrain qui  
vont vraiment dresser la liste des besoins en infrastructures et les priorités.

On ne peut pas demander aux villes d'envoyer ce qui sont leurs besoins parce qu'il faut  
les comprendre, les villes, c'est sûr qu'elles vont mettre toute leur liste d'épicerie là-dessus.  
460 C'est très clair. Donc, il faut absolument qu'on fasse faire une étude qui va vraiment donner  
les besoins en infrastructure parce que là ce que je crains, c'est que depuis deux, trois ans, il y  
a eu de forts investissements en infrastructures, des plans fédéraux, plusieurs provinces ont  
aussi emboîté le pas, Québec également, et je crains qu'à un moment donné, les villes se  
fassent dire : «Oui, mais là, on vous a aidé. C'est fait, on vous en a donné de l'argent. Là,  
465 c'est fini. Là maintenant, il faut resserrer, il faut ramener le déficit à zéro...», etc. etc., alors  
qu'on ne sait même pas si on a attaqué le 1/10 du problème, le 1/5 du problème, le tiers du  
problème, on ne sait pas parce qu'on ne connaît les besoins véritables de la nation en  
infrastructures.

470 Est-ce que ce serait une étude coûteuse? Oui, je l'avoue, ce serait une étude très  
coûteuse, mais qui vaudrait sans doute la peine d'être effectuée pour vraiment avoir une idée  
de ce dont on a besoin en matière d'infrastructures sinon, oui, on en fait, on en fait et on en fait,  
mais sans vraiment savoir à quel niveau on est rendu. Donc, il faut vraiment continuer de  
travailler là-dessus.

475 Gouvernance. Ça, c'est une canne que j'ai plus ou moins envie d'ouvrir, mais c'est sûr  
que là au niveau gouvernance, on a énormément de travail à faire. J'ai eu la chance de  
participer à un événement l'an passé où Jean Lapierre participait, c'est surtout lui qui a parlé  
de gouvernance certainement et non pas moi. Ce que monsieur Lapierre disait, c'est bon. Il y  
480 a tellement d'intervenants, on est coincé dans plein d'intervenants et donc, il y a définitivement  
du travail à faire au niveau gouvernance.

Grappes industrielles. On en a déjà des excellentes. Trop de villes, et je ne vous dis  
pas que c'est ce que le plan fait, pas du tout en fait même, mais trop de villes avec lesquelles  
485 je travaille cherchent à augmenter leur liste de grappes. On veut des grappes. Ça prend plus  
de grappes. Ou pire encore, si elles ne sont pas dans le I.T., *Information Technology*, si elles  
ne sont pas là-dedans, là, ça les énerve. Ça, elles pensent qu'elles vont être en arrière du  
train, puis ça leur prend une grappe de I.T.

490 On a déjà des bonnes grappes. Il faut commencer par desservir ces grappes-là et  
s'assurer que tout soit en place en fonction de ces grappes-là. Comme on les a, on les  
connaît. Donc, on sait les besoins de chacune. Il faut s'assurer que nos grappes qui sont  
énumérées ici que je ne vous lirai pas, entre autres, donc, il faut s'assurer de leur donner ce  
qu'elles ont besoin en matière de transport de marchandise si c'est ça dont elles ont besoin.  
495 Peu importe, on les connaît. Donc, il faut s'assurer que ces grappes-là avant d'en ajouter  
d'autres à la liste, il faut définitivement donner à celles-là tout ce dont elles ont besoin.

Commercialisation. Un autre des problèmes. On a, oui, de nombreuses universités,  
mais lorsqu'on compare ce qui en sort en matière de produits à livrer, de ce qui devient

500 effectivement des produits à commercialiser, on est à la traîne lorsqu'on se compare avec d'autres grandes villes, surtout grandes villes américaines.

505 Donc, il faut travailler à cette commercialisation-là. Il faut que cette recherche-là qui se fait, qui est de la bonne recherche, devienne un produit commercial. Et ce n'est pas de la prostitution ça. Pas du tout. C'est une question de transformer notre matière grise en quelque chose qui puisse se mettre dans un bel emballage et qui se vend. Et ça, c'est définitivement un élément sur lequel... je ne vous dis pas qu'il n'y en a pas du tout qui se fait, il y en a, mais sur lequel on peut définitivement améliorer.

510 Dernier point, le septième, c'est l'intégration des actions. Je suis parfois encore abasourdi de voir à quel point on travaille par quartier et individuellement et chacun tire son petit bout de couverture comme s'il y avait une tarte, une seule tarte et si quelqu'un mange ta bouchée, tu viens de la perdre.

515 Ce n'est pas vrai parce qu'il faut savoir qu'est-ce qu'il y a de merveilleux en croissance économique, c'est que si tout le monde travaille ensemble, la tarte va grossir et ça, c'est la magie de la croissance économique. La tarte va grossir de sorte que ce que tu pensais être ta seule bouchée, ben, en travaillant concrètement à un plan comme celui-là, ben, tu en auras peut-être deux à la fin.

520 Oui, ça se peut que la première bouchée, ce ne soit pas toi qui la prennes, mais plus tard, tu vas avoir une bouchée et demie. Ou deux bouchées. Et ça, je sais que ce n'est pas évident parce que chacun travaille pour soi et ça peut se comprendre. Mais là, il est temps qu'on mette un plan d'action à l'intérieur duquel les gens vont se sacrifier et les gens... là, je ne  
525 parle pas juste du secteur public, puis du secteur municipal, ce plan-là ne pourra pas se faire s'il y a juste la Ville de Montréal qui y travaille.

Ça, c'est tout à fait faux. Là, ça prend le secteur provincial, public provincial, ça prend le privé, ça prend vraiment un amalgame, il faut que tout le monde travaille ensemble, pousse

530 dans la même direction pour enfin sortir Montréal de son marasme économique qui dure,  
comme vous l'avez vu sur l'acétate, depuis 25 ans. Et ça, je dis 25 ans parce que je n'ai pas  
de données pour aller plus loin. Je ne sais pas. Je ne sais pas comment c'était en 1986, 5, 4,  
mais bon, depuis 25 ans, on sait que c'est comme ça. Donc, il faut absolument travailler de  
manière intégrée.

535

En conclusion, donc, pour moi, le Québec n'atteindra jamais son potentiel économique  
si Montréal continue à traîner de la patte. Il est faux, tout à fait faux, et je l'ai même dit sur  
place, donc, je peux le répéter ici, il est faux de penser que la locomotive économique du  
Québec est déménagée à Québec. Oui, l'économie de Québec va très bien depuis une dizaine  
540 d'années, la Ville de Québec j'entends, mais la locomotive, elle n'est pas déménagée là.

Et ça, comme je vous dis, je l'ai dit même à Québec, donc, ça me gêne encore moins  
de le dire ici, mais tout ça pour dire que ça va vraiment prendre un Montréal au sommet de sa  
forme si le Québec veut être au sommet de sa forme.

545

Le Plan Nord est une bonne nouvelle, je vous l'ai dit, mais maintenant, on attend le  
Plan Sud ou encore le plan dont il est question ici. Merci beaucoup.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

550

Merci, Monsieur Lefebvre. J'ai envie de vous proposer, il y avait une période  
d'échange avec monsieur Lefebvre qui était prévue. Je suis tentée de vous proposer qu'on  
prenne 10 minutes maintenant, que monsieur Lefebvre se joigne aux panélistes et ça va nous  
donner plus de temps à la fin pour échanger, pour discuter avec l'ensemble des intervenants.  
555 D'accord?

**PAUSE... REPRISE**

560 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Alors, nos quatre panélistes se joignent à nous et ils ont chacun 10 minutes pour s'attaquer à la question du rôle de la Ville en soutien au développement économique, quelles devraient être les cibles qu'on se fixe, quelles seraient les stratégies souhaitables, y a-t-il des priorités dont on devrait se doter. Le premier qui va nous adresser la parole est monsieur Mario Polèse.

565  
570 Monsieur Polèse est professeur en économie urbaine et en développement régional, localisation industrielle, politique régionale. Il va nous parler plus spécifiquement du renforcement de la dynamique du centre-ville.

Alors, Monsieur Polèse, vous pouvez rester assis à la table si vous le souhaitez ou venir au lutrin.

575 **M. MARIO POLÈSE :**

Bonjour. D'abord, merci de l'invitation. Donc, on m'a demandé de parler du centre-ville. Je pense que d'entrée de jeu, c'est très important de souligner que Montréal, toutes proportions gardées, a un des centres-villes les plus forts en Amérique du Nord. Peu importe les critères qu'on adopte, Montréal est un des centres-villes qui vraiment se distingue par sa densité et par la concentration d'activités économiques disons de haute gamme dans le centre.

580  
585 Et c'est sans doute aussi cette force du centre-ville de Montréal qui explique en partie sa relativement bonne performance. Là, vous voyez que je fais une lecture moins noire que mon collègue. On pourra en discuter plus tard. Mais le centre-ville de Montréal, c'est vraiment un de ses atouts et vous allez voir dans une minute pourquoi.

On pourrait dire que c'est une des ironies de ce qu'on peut appeler maintenant l'époque digitale, l'époque internet, ou l'économie numérique, que ce sont les centres-villes qui

590 sont de plus en plus en train de devenir les moteurs de développement économique des  
grandes métropoles. C'est presque à priori le contraire de ce qu'on aurait pu penser avec la  
communication électronique, fin de la distance, on aurait pu penser que cela provoque une  
dispersion du développement. Alors, c'est exactement le contraire qui est en train de se  
passer.

595 Un peu partout en Amérique du Nord depuis le tournant peut-être au milieu des années  
90, c'est assez étonnant. Il y a à peu près une quinzaine d'années partout en Amérique du  
Nord, on constate à quelques exceptions catastrophiques près, comme Détroit, Cleveland,  
Saint-Louis, une résurgence des centres-villes des villes centrales. Que ce soit New-York,  
600 Boston, Atlanta, Chicago, les données sont là.

Plus étonnant encore, c'est dans les centres-villes souvent, ou autour des centres-  
villes, dans les quartiers centraux qu'on voit naître les nouveaux *clusters*, les nouvelles  
grappes de la nouvelle économie. À New-York maintenant, on parle maintenant de *Silicone*  
605 *Alley*; pour ceux qui savez, c'est dans le *Lower Manhattan* entre le quartier financier et  
Midtown. Boston parle de son *Innovation District* qui est proche du Vieux-Port et j'en passe  
sûrement, San Francisco.

Ce sont souvent comme chez nous aussi des vieux quartiers industriels recyclés,  
610 souvent dépollués, mais c'est vraiment là où de plus en plus où on voit que ça bouge. Même à  
Londres, on parle de *Silicone Roundabout* qui est un quartier Shoreditch qui n'est pas loin du  
quartier financier.

Par exemple à San Francisco, il y a des entreprises qui étaient dans *Silicone Valley* qui  
615 sont en train de déménager vers le centre. Je ne dis pas que *Silicone Valley* va disparaître; au  
contraire, ça va rester quand même sinon le plus grand centre, un des centres de recherche et  
développement.

620 Mais il y a un nouveau type d'économie qui est en train de naître et qui clairement est attiré par les centres-villes.

625 Comment l'expliquer? Le premier, c'est que la communication électronique au contraire de ce qu'on pense n'est pas un substitut aux rencontres, mais un complément. Ça s'est passé comme ça il y a un siècle quand on a inventé le téléphone et c'est en train de se passer à nouveau.

630 Pensez-y vous-même dans votre vie quotidienne ou votre vie professionnelle. Avec combien de personnes est-ce que vous communiquez régulièrement par internet, iPhone, ou je ne sais pas quoi, et que vous ne rencontrez pas?

Chaque fois que vous communiquez électroniquement, ça crée un nouveau besoin de rencontre. Les deux sont des compléments et non pas des substituts. C'est une ironie, mais c'est comme ça.

635 L'autre facteur qui explique à mon avis cette naissance de jeunes entreprises de haute technologie dans les centres-villes, c'est la miniaturisation des équipements autour de l'informatique. Aujourd'hui tout ce qu'on a besoin, c'est quelques portables, une table, un peu d'imagination et on peut générer beaucoup de fric avec peu de mètres carrés. Ce qui fait qu'on peut lancer toute sorte de choses proches du centre-ville.

640 Il y a aussi le virage vers le contenu, pas uniquement la production des logiciels ou du hardware, mais vers le contenu, d'où le lien avec tous les secteurs de divertissement, télédiffusion, etc., et d'où aussi la proximité dont tout ce secteur artistique qui en général est dans le centre-ville.

645 Autre, c'est le lien avec la finance, le capital de risque. Là encore, c'est bien plus facile de rencontrer un banquier, un capitaliste de risque, je ne sais pas comment on appelle ces gens-là, si vous êtes proches du centre.

650           Donc, il y a toute une triade de facteurs qui sont le propre d'un centre-ville. Pourquoi?  
Pour bien des entreprises dans ce domaine-là, c'est intéressant de se localiser au centre.

655           Deux autres facteurs importants, et là Montréal est quand même relativement choyée,  
c'est la proximité des quartiers résidentiels, du logement abordable, parce que les gens, les  
jeunes qui travaillent dans ces entreprises, ben, ils ne vont pas vouloir travailler jusqu'à minuit.  
Il veut prendre un café à minuit ou sortir, il faut une ambiance de 24 heures, puis il ne veut pas  
trop loin de son travail.

660           Autre facteur, là encore, Montréal est relativement choyée, c'est la proximité d'écoles,  
d'institutions de haut enseignement notamment en sciences et en technologie. Donc, pour  
résumer avant de passer dans des aspects plus stratégiques, bref, il faut s'assurer qu'on ne  
rate pas notre coup, que Montréal puisse, le centre de Montréal, et quand je dis le centre, je ne  
parle pas du centre-ville au sens très étroit, je parle... pour moi, ça comprend tout ce qui est  
autour du centre-ville, s'assurer que ce centre continue à jouer ou puisse jouer pleinement son  
665           rôle en plus de pépinière de jeunes entreprises dans la nouvelle économie.

670           Qu'est-ce que ça veut dire en termes de stratégie? D'abord, c'est dans le Plan. Donc,  
je suis bien content. Mixité d'activités dans le centre, mais aussi pour assurer que ça puisse  
bouger relativement rapidement et mon collègue, monsieur Lefebvre, en a parlé aussi, on veut  
des règles de zonage flexibles sans nécessairement être totalement trop flexibles. De toute  
façon la plupart des grandes industries bruyantes et polluantes sont déjà parties.

675           Donc, un marché immobilier assez flexible au centre. Aussi un élément important pour  
garder les prix concurrentiels, il ne faut pas craindre dans le centre l'expansion des institutions  
d'enseignement comme McGill et l'École de technologie supérieure, l'UQAM, etc. C'est un des  
grands avantages de les avoir au centre, pas seulement parce que ça fait une vie de 24  
heures au centre, mais aussi parce que vous avez une main-d'œuvre formée à proximité.

680 Assurer la connectivité, la fluidité des rues et pas seulement... et là aussi comme mon collègue monsieur Lefebvre, assurer l'esthétique dans le centre, des parcs ici et là. Je me suis promené récemment dans Griffintown et il y a bien des espaces verts qui sont totalement abandonnés, je ne sais pas à qui ça appartient, mais ce ne serait pas une mauvaise chose que certains de ces endroits soient effectivement correctement aménagés en parc.

685 Assurer, et ça c'est un élément, je pense, principal aussi dans le Plan, une bonne connectivité, là, je parle de tous les différents moyens de transport, avec les autres pôles de la région. Avec les autres pôles de la région.

690 J'ai lu ce matin dans *La Presse*, on interview le PDG de *American Apparel* qui disait déménager ses pénates dans Griffintown. La raison qu'il donnait, c'est parce que l'autobus 107 y va. Or, tout ça, c'est interconnecté et c'est pour ça que c'est important quand on parle du centre des pôles de ne pas y voir une opposition. C'est complémentaire. Les grandes villes aujourd'hui qui réussissent, sauf peut-être quelques exceptions, ont aussi des centres-villes forts. Je pense que vous le comprenez.

695 Donc, il faut les deux : il faut un centre-ville, mais il faut aussi les autres pôles et les différents pôles n'ont pas les mêmes fonctions. Un grand centre financier, une institution financière va se localiser dans le centre tout comme un grand bureau de consultants. Mais les grands laboratoires de recherche ou d'usines de fabrication de matériel informatique ne vont pas se mettre au centre. On a besoin des deux. L'important, l'essentiel, c'est la connectivité et la facilité de communication entre le centre et les autres pôles.

Merci beaucoup.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

705 Merci beaucoup, Monsieur Polèse. Nous allons maintenant entendre Pierre Morrissette. Pierre Morrissette est directeur général du Regroupement économique et social du sud-ouest que les gens connaissent habituellement sous l'acronyme RESO.

Monsieur Morrissette.

710

**M. PIERRE MORRISSETTE :**

Alors, bonjour à tous et merci à l'Office pour l'invitation. Donc, je suis d'abord et avant tout ici aujourd'hui pour et au nom du RESO, mais je pense que plusieurs de mes collègues des autres CDEC partagent les préoccupations sur la place de l'emploi dans le plan de développement de Montréal dont je vais vous parler.

715

Les CDEC de Montréal ont publié en avril dernier un bilan de leur travail des cinq dernières années en soutien au développement économique dans leur quartier respectif et le titre du document, *Développer Montréal quartier par quartier*, est en soi un *statement* sur notre vision du développement économique et sur la finalité de notre intervention à cet égard.

720

D'entrée de jeu, la vision économique du Plan de développement de Montréal nous laisse un peu sur notre appétit. Bien sûr, les grands pôles économiques que sont le centre-ville, les West-Island, l'Est de Montréal sont des moteurs économiques importants, mais dans une perspective de développement durable et d'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers montréalais, la réintégration dans le tissu urbain d'activités économiques structurantes devient un enjeu majeur que le Plan de développement de Montréal adresse ou n'aborde peu ou pas du tout.

725

730

Les pressions ou la pression sur les réseaux de transport métropolitain et l'énorme passif que représente pour la qualité de vie les temps de déplacement de plus en plus long entre la maison et les lieux de travail nous obligent à questionner nous aussi le modèle de développement urbain basé depuis l'après-guerre sur une stricte ségrégation spatiale des diverses fonctions urbaines. Alors voilà, je vous ai livré tout de suite ma conclusion comme ça, ça m'enlève un peu de pression sur le temps.

735

740           Donc, rapidement, on sait depuis les années 80 qui a accéléré la désindustrialisation, la  
délocalisation massive des entreprises vers les banlieues et les pays émergents, Montréal a  
perdu des milliers d'emplois dans les secteurs d'activités traditionnelles de son économie.  
C'est un phénomène qui est bien connu de tout le monde, mais quand on regarde les chiffres  
par exemple pour le sud-ouest, puis là, je suis bien conscient que le tableau n'est pas très  
grand, mais les chiffres sont quand même impressionnants. C'est des moins 40%, moins  
745           50%, moins 60%, moins 75% finalement d'emplois qui ont disparu en l'espace d'une dizaine,  
d'une vingtaine d'années.

750           Dès la fin des années 80, le mouvement de reconversion des zones et bâtiments  
résidentiels est amorcé. Par exemple, et ça s'est accéléré à la faveur de politique municipale  
qui voulait favoriser le retour de résidents à Montréal, ça s'est accéléré dans les années 90, les  
années 2000. Alors ici on voit par exemple à Pointe-St-Charles un des premiers projets qui a  
fait un peu controverse, la transformation des lofts de l'usine *Corticelli* en condo, la *Sherwin-*  
*Williams* et un peu plus récemment les lofts *Redpath*.

755           Pourtant, l'économie de Montréal se transforme malgré le portrait un peu sombre qu'a  
fait monsieur Lefebvre ce matin. On sent qu'il y a une nouvelle reprise qui s'opère dans  
l'économie de Montréal. Il y a des nouveaux secteurs d'activité qui sont en émergence et  
comme le disait monsieur Polèse, il y a une nouvelle génération d'entreprises de fabrication qui  
gènèrent moins de nuisance que les entreprises traditionnelles et qui cherchent à se localiser  
dans les quartiers centraux à proximité des services, des réseaux de transport, des centres de  
760           recherche et développement, en fait, de tout ce qui fait la qualité de vie urbaine à Montréal.

765           Et là, on le voit, il y a aussi, donc, des secteurs gagnants dans notre économie et  
même dans la fabrication, on voit qu'il y a certains secteurs d'activité qui sont en croissance  
sur l'île de Montréal. Mais bien entendu, c'est les services professionnels, c'est la nouvelle  
économie qui est en tête de peloton à cet égard-là.

770 Mais la pression du développement résidentiel s'intensifie et gruge peu à peu l'espace  
consacré à l'emploi. Actuellement à Montréal, il y a une dynamique immobilière où on a  
essentiellement des projets de construction résidentielle, quelques fois un peu d'espace  
commercial au rez-de-chaussée, mais il y a très peu sinon aucun projet structurant sur le plan  
de l'emploi et comme disait monsieur Côté lundi matin, c'est bien les grands projets d'hôpitaux  
du CHUM, du CUSM et tout ça, mais ce n'est pas ce qui va ramener vraiment un aspect  
vraiment structurant, puis de nouvelles activités économiques au-delà du secteur de la santé à  
Montréal.

775 L'autre phénomène aussi, c'est qu'après la désindustrialisation massive, maintenant ce  
qu'on est en train de vivre, c'est la désindustrialisation en douce dans nos quartiers. Dans le  
fond, c'est le remplacement de toutes ces petites usines, de ces petits ateliers qui étaient aussi  
intégrées dans le tissu urbain, qui vivaient des contrats des grandes usines qu'il y avait dans  
780 nos quartiers et qui ont survécu quelques années, mais finalement finissent par fermer leur  
porte et typiquement qu'est-ce qui se passe, un promoteur immobilier rachète le terrain, le  
bâtiment, il est démoli et on construit quoi à la place? Je vous le donne en mille, des condos.

785 Les zones d'emploi grugées par des projets résidentiels dans le sud-ouest, bon, ça, ce  
n'est pas des petits bâtiments, mais parlons de Loft Imperial, les Cours Charlevoix, mais si on  
regarde sur cette carte-là du sud-ouest de Montréal, on voit sur la carte différents points en  
bleu, en jaune orange, en jaune, donc, pour indiquer la nature de la vocation, des usages qui  
ont été convertis dans les anciens bâtiments industriels et si vous n'avez pas de difficulté à  
distinguer les couleurs, vous voyez comme moi qu'il y a beaucoup de jaune. Alors, le jaune,  
790 c'est le résidentiel.

795 Griffintown, plusieurs personnes en parlent, un quartier fortement convoité par les  
promoteurs immobiliers résidentiels. La carte d'utilisation du sol de Griffintown en 2012, donc  
ça c'est l'année dernière, encore une fois le rouge, l'orange, le mauve représentent l'utilisation  
commerciale industrielle et regardez le plan, le PPU qui vient d'être adopté, le jaune, c'est le

résidentiel. Alors encore une fois, un quartier où l'espace pour l'emploi risque de disparaître complètement d'ici 5 à 10 ans.

800 On peut faire différentes catégories de zones d'emploi et pour chacune de ces catégories-là, je pense qu'il y a des stratégies différentes qui peuvent être utilisées pour assurer le maintien et le développement d'espaces pour l'emploi, mais en bout de ligne, ça se résume toujours à la même stratégie, c'est-à-dire bien contrôler le zonage, donc, les possibilités d'usages sur un terrain par la réglementation.

805 Par exemple, on parlait des parcs industriels traditionnels, donc, les grands pôles économiques. Ça, ça va, je pense qu'ils vont continuer à se développer. Ils ont toujours leur place, c'est des moteurs économiques.

810 Les grandes friches industrielles comme par exemple les ateliers, la cour du CN à Pointe-St-Charles, 3.5 millions de pieds carrés à redévelopper, comme la cour Turcot, 9 millions de pieds carrés à redévelopper quand l'échangeur va avoir été rénové.

815 Alors, ce sont des espaces immenses et la bonne nouvelle, c'est qu'on est capable de faire des projets, on est capable d'avoir des stratégies, des démarches sur ces espaces-là pour vraiment les convertir en projets multifonctionnels, je pense que c'est ce qu'on souhaite tout le monde, c'est recréer des milieux de vie, des quartiers où on peut vivre, où on peut travailler, où on peut avoir accès à des services, où on peut avoir de la qualité de vie sans avoir à faire des longs déplacements en voiture ou même en transport en commun.

820 Mais pour faire ça, il faut s'armer, il faut se donner des outils pour contrer la tendance des promoteurs immobiliers de racheter ces terrains-là, puis ce qui rapporte le plus rapidement, et malheureusement c'est le cas aussi pour la Ville puisqu'elle dépend des taxes foncières, monsieur Lefebvre le disait ce matin, c'est un piège pour les villes d'avoir accès au niveau de la fiscalité seulement à cette source de revenus, alors, c'est ce qui est le plus payant  
825 à court terme, c'est faire des projets de condos. C'est vite vendu, le retour sur l'investissement

est rapide et la ville engrange aussi des revenus à court terme assez rapidement. Alors, il faut se donner des outils, des moyens pour s'assurer qu'on va avoir un levier pour négocier avec ces promoteurs des projets qui vont être multifonctionnel et qui vont répondre aux besoins de la Ville et de Montréal.

830

Bon, une autre catégorie de zone d'emploi, c'est ce qu'on appelle les zones ou les industries résiduelles. Donc, des industries qui sont demeurées toujours en activité, mais qui graduellement ont été encerclées par des quartiers d'habitation. C'est le cas de la *Robin Hood* sur la rue Notre-Dame dans la Petite-Bourgogne, c'est le cas de *Owens-Illinois*, l'ancienne *Consumer Glass* à Pointe-St-Charles.

835

Alors typiquement ce qui arrive dans ces cas-là, c'est que les nouveaux résidents disent : «Moi, je n'aime pas ça le bruit, la poussière, les camions qui viennent porter, puis revenir avec des marchandises.» Donc là, il y a une stratégie de médiation avec les voisins pour assurer au maximum une cohabitation harmonieuse. *Robin Hood* l'a fait, a réussi à réduire l'émission de poussière, a mis des filtres pour aussi réduire le bruit. *Owens-Illinois* a fait la même chose à Pointe-St-Charles.

840

Ce n'est pas des situations idéales parce que ça demeure des grandes entreprises qui génèrent beaucoup de va-et-vient, mais il y a un *modus vivendi* qui finit par se créer et donc, pour ça, ça prend aussi des moyens, des gens qui vont travailler à créer ces conditions-là pour une cohabitation plus harmonieuse.

845

Les secteurs urbains à requalifier, ben, l'exemple typique, c'est Griffintown. Il y a une activité qui est toujours là. Il y a cinq ans, on avait fait un relevé, il y avait quand même 325 entreprises qui avaient 3 000 emplois dans Griffintown. Ce n'était quand même pas anodin, mais c'est de l'activité un peu déstructurée, du service au centre-ville, du stationnement, du nettoyage d'autobus ou de camions.

850

855            Alors, comment on peut dans un contexte de requalification s'assurer qu'on maintient  
de l'espace pour l'emploi? Il y a eu des expériences intéressantes à Toronto en termes de  
réglementation d'urbanisme. Au lieu de déterminer dans un espace précis, déterminé, quels  
devront être les usages, habitation, emploi, tout ça, on se donne une obligation de résultat ou  
d'objectif, un peu comme la stratégie d'inclusion de logement social à Montréal où les  
860 promoteurs ont l'obligation d'inclure 15% de logement social, 15% de logement abordable.  
Alors, pourquoi pas une stratégie d'inclusion d'espace pour l'emploi où les promoteurs auraient  
l'obligation, on ne leur dit pas où, on ne leur dit pas comment, mais dans un périmètre donné, il  
faudra qu'il y ait de l'espace, 20%. 25% d'espace pour l'emploi et là, on ne parle pas d'espace  
commercial de détail.

865            C'est sûr que c'est important les services de proximité, puis le commerce au détail,  
mais on parle d'espace pour des activités économiques motrices, donc, le secteur de  
fabrication, le tertiaire moteur et ainsi de suite.

870            Les anciens complexes et bâtiments industriels font aussi l'objet de beaucoup de  
pression de la part des promoteurs immobiliers résidentiels. Là aussi, il faut protéger la  
vocation emploi par la réglementation de ces espaces-là et pour les artères commerciales,  
ben, il y a eu plusieurs malheureusement erreurs de commises dans les 20, 25 dernières  
années. On a rompu la continuité commerciale au rez-de-chaussée sur plusieurs artères  
875 commerciales à Montréal. Ça crée une situation qui rend ces artères-là beaucoup moins  
attrayantes pour les clients et les consommateurs.

880            Donc, on voit ici différentes illustrations de ces zones d'emploi-là. La cour Turcot qu'on  
voit au centre en haut, on a de la difficulté à imaginer comment un tel espace va pouvoir se  
redévelopper dans les 10, 15 prochaines années. Encore une fois, on est au pied de la cour  
Glen, donc, du CUSM. Il y aura sûrement des retombées intéressantes en termes de  
laboratoires de recherche du centre de recherche du CUSM qui pourront s'établir dans ce  
secteur-là.

885 Je donne un exemple de la *Robin Hood, Owens-Illinois*, toutes ces anciennes usines qui ont été converties en complexe multi locatif, donc, qui accueillent les entreprises de la nouvelle économie et qui permettent, donc, de ramener cette activité-là économique dans nos quartiers centraux.

890 Mais l'enjeu est devenu vraiment préoccupant parce que les CDEC, les CLD, on accompagne les entreprises, on parle du quartier de l'innovation dans Griffintown avec l'entrepreneuriat technologique maintenant qui est en train vraiment de connaître un essor important à Montréal et quand on cherche des espaces à coût abordable pour ces entreprises-là pour les localiser dans les quartiers centraux, on commence à avoir beaucoup de difficultés  
895 à les trouver.

Je vais terminer en conclusion. Pourquoi conserver et développer les zones d'emploi dans la ville? Alors, évidemment toutes les questions de développement durable, la diversification du tissu social et économique des villes, la réduction de la dépendance à l'automobile et aux autoroutes, la protection de l'environnement et la réduction des gaz à effet de serre, l'utilisation optimale des infrastructures de transport collectif et le ralentissement de l'étalement urbain à l'échelle métropolitaine.  
900

En termes d'économie, revaloriser les quartiers centraux, diversifier la base économique des quartiers centraux, stimuler l'entrepreneuriat et la création d'entreprises, diminution du taux de chômage, lutte contre la hausse des valeurs foncières et la lutte contre la spéculation foncière et immobilière et, pour terminer, en terme de qualité de vie, présence de services de proximité dans les quartiers résidentiels, réduction de la longueur des déplacements domicile/travail.  
905

910 En terme de développement social, et c'est une des finalités du travail des CDEC, faciliter l'insertion professionnelle des individus, créer de l'emploi, permettre à chacun d'accéder facilement aux différents pôles de services et donner un accès emploi égal pour tout

915 le monde. Il y a beaucoup de gens à Montréal qui n'ont pas de voiture, donc, s'ils sont obligés  
d'aller à diable vauvert pour travailler, bien, ça rend les choses beaucoup plus difficiles.  
Alors, merci beaucoup pour votre attention.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

920 Merci, Monsieur Morrissette. Ma prochaine conférencière est Florence Joncas-Adenot.  
Madame Joncas-Adenot est professeur associé au département d'études urbaines et  
touristiques. On lui a demandé de s'attaquer pour vous à la question de la mobilité accrue en  
transport collectif et à cette question de la place relative des différents modes de transport.

925 Madame Joncas-Adenot.

**Mme FLORENCE JONCAS-ADENOT :**

930 Alors, bonjour! Merci. Ça, c'est une dure tâche en 10, 15 minutes et je vais tout de  
suite dire d'entrée de jeu que je ne suis pas capable de répondre à la question qui a été posée  
directement.

935 Quel mode de transport privilégié dans la Ville de Montréal en lien avec le Plan de  
développement? Parce que le système de transport, le transport des personnes et des  
marchandises, c'est un système et c'est un système qui est comme le système sanguin d'un  
corps en bonne santé. C'est ce qui permet de faire fonctionner, c'est ce qui permet d'être une  
ville de meilleure qualité, c'est ce qui permet d'être plus prospère et on ne peut pas voir les  
modes de transport qui sont des moyens sans regarder pour quel but, quels sont les buts qui  
sont visés, puis pour quel but on les choisit.

940 Donc, ma présentation va être relativement rapide. Je pense que je vais repartir de  
«C'est quoi les enjeux», je vais mettre quelques faits qui vont faire mieux comprendre peut-  
être. Avant de parler les modes, on parle de quoi? On parle de déplacements? On parle de

945 quoi? Pour essayer de dire, d'arriver sur agir; donc, c'est des stratégies intégrées, puis d'utiliser des opportunités qui se présentent.

950 Je vais évidemment déborder, d'entrée de jeu, je vais déborder du cadre du Plan de développement de la Ville de Montréal parce qu'on ne peut pas traiter les questions de transport des marchandises et des personnes uniquement sur le territoire de la ville. Et les enjeux, l'enjeu principal, c'est de... C'est quoi l'enjeu principal? Pour moi, et on le voit tracer d'ailleurs dans les documents qui sont en consultation, c'est d'améliorer la compétitivité de la métropole, la métropole étant entendu que ce n'est pas simplement la Ville de Montréal, c'est un centre fort, puis le reste d'une région forte parce qu'on est en compétition avec d'autres métropoles, puis on a intérêt à travailler ensemble et à résoudre nos problèmes ensemble.

955 L'enjeu rattaché à ça, c'est d'accroître la prospérité et la qualité de vie, puis la mobilité, l'amélioration de la mobilité. Vous allez voir comment c'est pire que les statistiques de ce matin sur Montréal par rapport aux autres régions. Le transport, c'est une des clés.

960 Alors, les faits. Puis vous allez voir, c'est très banal. Tout ce que je vous dis, vous le savez. Alors, Montréal, ça fait partie.... la Ville de Montréal fait partie d'une région. Un système de transport se lit à travers une région.

965 Quand on comprend l'évolution de la région, la première chose que l'on regarde en transport, c'est l'évolution de la localisation de la population et la localisation des emplois. Alors, on voit que depuis... là, c'est le territoire de l'île de Montréal versus le reste de la région, on voit que depuis 25 ans ou 30 ans, on est passé de 25% des personnes localisées, vivant sur le territoire de l'île à cette année un peu moins de 50% qui vivent sur le territoire de l'île.

970 En même temps, bonne nouvelle, puis j'ai extrait ça du récent PMAD, tout le monde sait ce que c'est, le PMAD, le Plan métropolitain de développement et d'aménagement de la métropole, les pôles d'emplois qui correspondent aussi aux pôles d'études, aux pôles d'attraction, se retrouvent principalement dans le cœur de la métropole. Même s'il y a des

975

pôles que l'on voit surgir un peu partout dans la région, notamment à Boucherville qui est ma ville, mais 78% des activités qui attirent du monde pour fins d'études et des fins de travail, se retrouvent concentrées au centre de l'agglomération dont une bonne partie sur le territoire de la Ville de Montréal.

980

Alors, vous voyez que par les transports, on vient de voir où les gens étaient localisés, on regarde où est-ce qu'ils se déplacent, en pointe, mais aussi entre les heures de pointe. Les fins d'études et de travail, c'est principalement les heures de pointe; les fins de loisirs commencent à être à l'extérieur des heures de pointe.

985

Puis on arrive à un tableau troublant parce qu'il faut savoir à quoi on s'attaque, puis comment on peut s'y prendre stratégiquement. Le tableau troublant, c'est le tableau des 20 dernières années où la population dans la grande région de Montréal a augmenté d'à peu près 12.85%, le nombre d'autos a augmenté de 30%, les emplois de 21.6% malgré une augmentation de 23% de l'usage des transports en commun.

990

23%, c'est extraordinaire, c'est du jamais vu puisqu'on était en baisse d'usage des transports collectifs de 1980, 1981 à 1996. Puis 3% par modal de plus, c'est du jamais vu aussi. Ça veut dire qu'on a, cette année, 25% le matin des déplacements qui se font en transport collectif. En 1996, ils étaient de l'ordre de 20%.

995

Alors, si on n'avait pas eu cette augmentation de l'usage des transports collectifs, on serait dans une situation pire que celle qu'on vit aujourd'hui. Mais bien pire. Et tous les efforts qui ont été faits qui sont remarquables n'ont pas empêché l'augmentation du nombre d'automobiles et le nombre d'automobiles, ça a un lien direct avec ce que je vous ai présenté précédemment, avec l'endroit où on habite, puis où est-ce qu'on va.

1000

Parce que quand on parle de transport, on ne parle pas de mode. On travaille sur des déplacements de personnes et des déplacements de marchandises. Et après on se pose la question : Comment on peut les transporter plus efficacement?

1005            Alors, je termine les faits par un acétate que j'aime beaucoup. Ça, c'est la carte de la congestion de la capacité du réseau routier de la région de Montréal. Vous allez voir qu'on me demande de parler du transport collectif et moi, je vais vous parler de la congestion routière du transport routier parce qu'on oublie que les deux sont interdépendants.

1010            Alors, quand on regarde la carte du MTQ qui évolue au cours des 20 dernières années, je peux vous dire, parce que j'ai toutes les séquences de cartes, comme j'ai juste 10, 15 minutes, je ne les ai pas toutes mises, c'est de plus en plus rouge. Et on n'a pas encore rentré les grands travaux routiers qui s'en viennent parce que jusqu'à maintenant, on a eu droit uniquement aux petits travaux routiers. Là, les gros, ils s'en viennent. Et c'est de plus en plus rouge et vous voyez que ça déborde pas mal le territoire de la Ville de Montréal.

1015            Donc, ça explique aussi pourquoi il faut travailler dans un système de transport à l'échelle de la région métropolitaine parce que cette carte-là, elle génère... les derniers chiffres, je ne me les rappelle plus, la Chambre de commerce il y a cinq, six ans, c'était 1.3 milliards de perte en heures travaillées, le MTQ dit 2.5 milliards en ce moment, alors donc, il y a des coûts qui sont générés, mais il y a aussi ce qui se mesure moins bien, l'écœurement, les déplacements d'activités qui pourraient se faire autrement.

1020            Je passe rapidement sur l'autre objectif rattaché à la qualité de vie qui est d'avoir un environnement en bonne santé, un environnement non pollué et les systèmes de transport qu'on a actuellement sont des très gros émetteurs de gaz à effet de serre.

1025            Je passe rapidement sur l'autre objectif rattaché à la qualité de vie qui est d'avoir un environnement en bonne santé, un environnement non pollué et les systèmes de transport qu'on a actuellement sont des très gros émetteurs de gaz à effet de serre.

1030            Donc, je reviens au premier acétate. Qu'est-ce qu'on fait? Agir. Je pense qu'on a, et je vais y aller rapidement parce que c'est plutôt des messages. On a à agir sur plusieurs points en même temps si on veut changer la mobilité et le premier point, ce n'est pas d'agir sur les modes de transport, c'est d'agir sur la localisation des activités.

1035 Le Plan de développement de Montréal en parle, le PMAD en parle, il faut qu'on se  
trouve des façons de relocaliser nos activités avec des plans multifonctionnels, j'aime bien ce  
que Pierre disait tout à l'heure, pas juste du résidentiel parce qu'autrement on va se créer les  
mêmes problèmes, multifonctionnels autour des pôles de transport en commun en essayant de  
récupérer les espaces le plus possible proche des infrastructures avec des plans où on intègre  
le logement abordable, les commerces, de l'emploi autour des pôles de transport collectif de  
façon privilégiée.

1040 Il va falloir en même temps qu'on développe les transports collectifs et actifs. Alors, je  
vais remettre la carte en couleur. Le centre de Montréal est relativement bien doté  
d'infrastructure de transport collectif. Alors, on parle de quoi? On parle d'étendre à l'ensemble  
de la région une beaucoup plus grosse offre de transport collectif et actif, puis dans mes lubies  
1045 de... quand je me réveille la nuit, ce dont on a besoin, c'est un plan de match sur toutes les  
artères, sur toutes les routes, des autobus, des voies réservées, ça ne coûte pas cher, puis ça  
s'implante relativement facilement et ça donne une opportunité, une alternative à l'auto solo.

1050 Parce que ce qu'il faut faire aussi, c'est travailler sur «changer les déplacements»,  
diminuer la taille des déplacements, la longueur, changer le mode vers des modes plus  
collectifs que l'auto solo et pour faire ça, l'ensemble des décideurs de la région doivent  
travailler ensemble. On ne peut pas faire un plan uniquement pour l'île de Montréal. On ne  
peut pas en faire un pour la Ville de Montréal.

1055 C'est un plan qui travaille sur le réseau routier et qui travaille aussi sur le système de  
transport collectif en se dotant d'un certain nombre d'objectifs communs parce qu'il n'y a pas  
de meilleur moteur pour faire travailler l'ensemble du monde que des objectifs communs. Or,  
les opportunités sont là en ce moment. Il y a une certaine, une certaine entente parmi les 82  
maires de la région de Montréal autour d'un certain nombre d'objectifs et vous le voyez, qui  
1060 touchent autant des questions de transport collectif que des questions de développement de la  
localisation des emplois, des résidences, des commerces, etc., que des objectifs de sécurité,  
des objectifs d'électrification.

1065 Vous ne trouverez jamais ce tableau dans un seul plan. Pour le monter, je suis allée  
chercher dans cinq plans, mais différents et à des niveaux différents. Il y en a qui viennent de  
Québec, d'autres qui viennent de la région et d'autres qui viennent de la Ville de Montréal.

1070 Si on était capable de travailler autour d'objectifs communs, on pourrait faire des choix.  
Je ne remets pas la carte sur la congestion. On pourrait faire des choix plus équilibrés entre le  
transport collectif et le transport routier et utiliser l'opportunité de toute la rénovation des  
infrastructures de transport qui s'en viennent; c'est des dizaines de milliards de dollars pour  
bien faire les choix chaque fois qu'on rénove une autoroute, un point, pour voir comment on  
peut atteindre ces objectifs autant pour le routier que pour le transport collectif.

1075 Vous allez me dire que je rêve parce que les structures ne sont pas faites comme ça  
pour arriver à prendre des décisions comme ça, mais s'il y a des leaders assez forts pour se  
donner... prendre une couple de projets, puis dire : On les décide avec des objectifs de cette  
nature en intégrant l'aménagement des transports, on devrait créer un effet d'entraînement et  
montrer que ça peut marcher et on éviterait les cacophonie autour de Turcot, on éviterait... on  
1080 n'éviterait pas, mais on se poserait des questions quand Bell Canada a décidé de déménager à  
l'Île-des-Sœurs créant une certaine multiplication de déplacement en automobile. On éviterait  
de voir se *résidentialiser* le territoire de l'île de Montréal, le territoire de la Ville de Montréal qui  
va faire que les gens vont habiter à Montréal et puis travailler sur la Rive-sud à un moment  
donné.

1085 Alors, je conclus en disant qu'il y a des opportunités, il y a comme un consensus autour  
de ce type d'objectifs et pour moi dans ce tableau, le plus important, c'est encore mon opinion  
personnelle, c'est le moins 20% d'automobiles à Montréal parce que c'est l'objectif qui oblige  
tout le monde à travailler ensemble. On ne pourra pas avoir moins 20% d'automobiles à  
1090 Montréal en ne faisant que développer les transports collectifs sur le territoire de Montréal.  
C'est l'objectif le plus difficile et c'est celui qui oblige à travailler sur la localisation des activités,  
le transport collectif, tout ce que je viens de dire.

1095 Je termine en disant que dans les opportunités, et bien, il y a évidemment... on  
cherche des emplois. Il ne faut pas oublier que les transports collectifs et les transports actifs,  
c'est un créneau industriel en transport avancé qui est propre au Québec. S'il y a une grappe  
qui est en train de naître, bien, c'est logique qu'on y investisse et qu'on vende nos bidules  
après à l'extérieur, les autobus électriques à l'extérieur, nos *bixis* électriques à l'extérieur, tout  
ce que vous voulez électriques à l'extérieur.

1100 J'ai terminé.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

1105 Merci. Alors, on va entendre maintenant monsieur François Vermette. Vous le savez,  
j'imagine, tout le monde que l'économie sociale est une des forces reconnues de Montréal.  
Alors, on a tenu à ce qu'il y ait quelqu'un du chantier de l'économie sociale qui vienne nous  
parler de ces activités autour de l'économie sociale.

1110 Alors, François Vermette est coordonnateur au développement Chantier d'économie  
sociale. On vous écoute.

**M. FRANÇOIS VERMETTE :**

1115 Merci. Bonjour! Alors, j'ai cru utile de commencer pour la compréhension de tous en  
vous faisant un petit topo sur ce que c'est l'économie sociale, où est-ce que ça se trouve, à  
quoi ça sert, pourquoi s'en soucier. C'est les grandes questions auxquelles je vais tenter de  
répondre.

1120 On aurait pu ajouter : Qu'est-ce que ça mange en hiver? Alors, l'économie sociale,  
c'est à une autre échelle que celle dont on a beaucoup entendu parler, l'échelle des pôles de  
grand développement. Ça se fait beaucoup plus... c'est lié à la mission sociale des  
entreprises et ça se fait beaucoup plus ancré dans des territoires, donc, à plus petites échelles.

1125 C'est souvent, la plupart du temps, des petites entreprises qu'on retrouve partout et qui passent très souvent sous le radar. Donc, c'est pour ça qu'on ne le voit pas tellement. Mais l'économie au Québec comme à beaucoup d'endroits repose sur trois grands pôles, l'économie privée, donc, l'économie à but lucratif, l'économie publique, tous les gouvernements, les hôpitaux, tout ce qui relève... les villes, et l'économie sociale à plus petite échelle, mais quand même une échelle assez importante.

1130 À l'échelle du Québec, l'économie sociale compte quand même pour 7% du PIB. C'est beaucoup moins visible, mais ça fait partie d'une économie plurielle qu'on doit encourager.

1135 Alors, deux concepts dans l'économie sociale, le social et l'économie. C'est des concepts qu'on pourrait penser qui seraient antinomiques. Ça peut surprendre de voir les deux mots ensemble, mais étant donné que quand on parle d'économie, on parle de production de biens et de services et pour une mission qui est sociale, donc, qui n'est pas une recherche du profit encore que l'équilibre économique ou l'équilibre financier est recherché.

1140 Alors, depuis les années 90, il y a un certain consensus autour de ce qui est l'économie sociale et on va parler de certains principes, certaines règles de fonctionnement pour les reconnaître. Alors, service aux membres, à la collectivité plutôt que simplement engendrer des profits. Une autonomie de gestion entre autres par rapport à l'état, un processus démocratique pour les prises de décisions qui vont impliquer les usagers, qui vont impliquer les travailleurs via des assemblées générales, des comités, des conseils d'administration. Des surplus plutôt que des profits, ces surplus-là qui vont rester dans l'entreprise et un encouragement à la participation.

1150 Alors, ça répond d'abord à un besoin, donc, qui est collectif avec un ancrage local très important, souvent ici d'une mobilisation citoyenne ou une mobilisation autour d'enjeux. Ce n'est pas le fait d'une seule personne. Une seule personne ne peut pas contrôler le *show*, si c'est le cas, ce n'est plus une entreprise d'économie sociale.

1155 Elles appartiennent ces entreprises-là, ces organismes-là appartiennent durablement  
aux collectivités. On ne peut pas délocaliser ça en Asie. Leur gestion est démocratique par  
l'entremise d'un conseil d'administration. Elles ne sont pas contrôlées par les élus; alors, c'est  
leur indépendance par rapport au gouvernement qu'ils soient au niveau municipal, provincial,  
1160 fédéral, très important. Elles doivent être indépendantes, donc, des pouvoirs publics. Et elles  
ne servent pas seulement les intérêts d'une entreprise, parce qu'on peut voir ça des  
organismes sans but lucratif dont le but est de servir une entreprise; dans ce cas-là, on ne  
parlera plus d'économie sociale.

1165 Donc, sa finalité, son but, social avant d'être économique, jouit d'une autonomie de  
gestion face à l'état, intègre processus démocratique, défend la primauté des personnes et du  
travail sur le capital dans la répartition des surplus et des revenus, repose sur des principes de  
participation et c'est là qu'on fait une certaine distinction, il doit y avoir des activités  
marchandes.

1170 Donc, il doit y avoir un échange d'argent pour qu'on parle d'entreprises d'économie  
sociale, mais quand on fait souvent les statistiques, quand on parle d'économie sociale en  
général, on vise beaucoup plus large et que ce soit au Québec ou au niveau international,  
quand on parle d'économie sociale, on y inclut habituellement tous les organismes  
communautaires puisque ce n'est pas de l'économie publique, ce n'est pas une économie  
privée à but lucratif, c'est aussi de l'économie sociale même s'il n'y a pas nécessairement  
1175 d'activités marchandes. Donc, quand on a des statistiques, souvent elles regroupent les deux.  
Quelle forme ça prend? Bien, juridiquement ça prend trois grandes formes, des coopératives,  
des associations, OSBL, et des mutuelles.

1180 Petit portrait statistique de la région de Montréal. On parle quand même, et là, on parle  
de l'économie sociale en général, donc, en incluant ce qu'on appelle souvent les organismes  
communautaires, on parle de 3 590 établissements. C'est des données qui sont tirées d'un  
portrait statistique de 2012 qui avait été réalisé pour le CÉSIM, le CÉSIM qui est le Conseil de

l'économie sociale de l'île de Montréal, par la Chaire de recherche du Canada en économie sociale, 3 590 établissements, plus de 66 000 emplois, ce n'est quand même pas négligeable.

1185

Les trois plus grands secteurs, parce qu'on en retrouve dans plein de secteurs, les trois plus grands secteurs, santé et services sociaux, autres services. Dans «autres services», on inclut Desjardins, Desjardins étant une coopérative et Desjardins qui à lui tout seul compte 5 000 employés. Mais bon, vous voyez que même le plus gros du plus gros avec 5 000 employés, ce n'est pas 10% des 66 400.

1190

L'habitation. L'habitation est un secteur important en économie sociale, pas tellement en termes de création d'emplois, mais en termes d'activité économique. Oui, l'habitation, il y a 694 OSBL d'habitation et coopératives d'habitation seulement sur l'île de Montréal. Alors, c'est quand même très important et ça joue un rôle dans beaucoup de quartiers et dans certains créneaux aussi qui est très important.

1195

Mais en économie sociale, c'est aussi d'autres secteurs, arts, culture, communication. On va retrouver par exemple des troupes de danse, sociétés d'histoire, radio communautaire, loisir, tourisme, hébergement, restauration. On va trouver toutes sortes d'organisation, des organisations qui vont promouvoir le transport actif. On peut penser à Vélo Québec par exemple. Commerces, finance, la fabrication parce que c'est aussi de la fabrication, donc, de biens. - Voilà, je vais sauter une page pour arriver à la fin de ma présentation.

1200

Donc, par définition, les entreprises d'économie sociale émergent des territoires et par territoire, c'est souvent... on parle d'espaces beaucoup plus restreints, on ne parle pas nécessairement de la grande région de Montréal, près des collectivités. Elles n'ont pas à satisfaire des actionnaires avides de rendement à court terme. Donc, c'est des choses sur lesquelles il y a des investissements qui se font, c'est souvent sur le très long terme. Ça fait appel à du travail bénévole entre autre, mais aussi c'est un secteur d'emploi.

1205

1210

Quelle stratégie doit-on lui donner maintenant pour l'avenir? Dans ses politiques de développement économique, on doit prendre en compte ce secteur-là même s'il est

1215 relativement diffus, même s'il regroupe plusieurs secteurs, c'est quand même très important.  
Donc, les politiques de développement local doivent penser au soutien aux acteurs de  
développement puisque ceux-ci soutiennent l'économie sociale.

1220 L'économie sociale doit aussi être incluse dans les politiques sectorielles, en habitation  
par exemple. S'il n'y avait pas eu les programmes d'habitation communautaire dans les  
dernières années, il n'y aurait à peu près pas eu de développement de logements locatifs à  
Montréal à part dans certains créneaux, haut de gamme par exemple.

1225 On peut penser par exemple, on doit aussi penser à des créneaux dans des politiques  
culturelles, ateliers d'artiste coopératifs, etc., on doit penser à ça. Et ça va nous permettre, ça,  
d'avoir des quartiers plus diversifiés, plus riches. Ça rejoint un peu ce que Pierre Morissette  
disait, donc, des zones d'emploi plus près des quartiers, moins de déplacement et on doit donc  
penser à ça. Ça a un effet important.

Alors, je vais terminer là-dessus. Merci beaucoup.

1230 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Merci, Monsieur Vermette. Votre modèle de sortie de crise, c'était quoi? Vous n'en  
avez pas parlé.

1235 **M. FRANÇOIS VERMETTE :**

C'est le modèle de l'économie sociale.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

1240

Ah! D'accord. Alors, maintenant, on en est à la période de questions. S'il y a des gens qui veulent intervenir, n'hésitez pas à vous avancer au micro.

1245

Si vous permettez, le vais donner la parole pour la première fois à mes collègues commissaires. Alors, qui veut commencer? Monsieur Duhamel.

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

1250

Merci. J'en aurais beaucoup de questions parce que les exposés que nous avons entendus étaient extrêmement intéressants.

1255

Le Plan de développement de Montréal a un horizon plus ou moins 20 ans. Bien des échéanciers qu'on a vus ici et là font état de 2020, parfois 2017 dans les politiques municipales. Monsieur Lefebvre, est-il devenu urgent de se presser? De quel temps disposons-nous pour sortir de la situation que vous nous avez décrite?

**M. MARIO LEFEBVRE :**

1260

Je n'abandonnerais pas tout à l'urgence. Je pense que l'important, ça va être de bien planifier, de bien organiser, et moi si on me propose un plan sur 15 ans qui va en bout de ligne nous donner un merveilleux système de transport comme on nous en a parlé qui va adresser différentes questions d'infrastructure et mettre en place tous les ingrédients pour que notre tarte atteigne son maximum, je vais préférer ça à un plan *garroché*, rapide.

1265

Oui, il y a urgence du point de vue où j'ai hâte de voir Montréal montrer de meilleures performances, oui, il y a des choses en place, je suis d'accord avec monsieur Polèse, d'ailleurs j'espère que je ne passe pas pour le pessimiste dans la salle. Historiquement, ça n'a pas été bon, mais j'ai encore espoir que l'avenir va nous amener des jours meilleurs.

1270 Mais non, je n'irais pas à la va-vite surtout qu'il y a un danger avec la va-vite, c'est-à-  
dire que si admettons qu'on découvrirait demain un 20 G\$ pour tout faire en même temps,  
1275 c'est impossible de tout faire en même temps. Le secteur de la construction a ses limites. On  
ne peut pas donner tous les chantiers en même temps, puis que tout soit fini en deux ans.  
Donc, c'est sûr que ça va devoir prendre une certaine période, mais j'aime mieux bien planifier,  
bien prendre notre temps, fixer un horizon, des objectifs clairs sur le long terme plutôt que de  
tout faire trop rapidement.

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

1280 Est-ce que la priorité d'ensemble devrait d'abord se porter sur la consolidation de nos  
actifs avant que de penser à les projeter dans l'avenir en développement?

**M. MARIO LEFEBVRE :**

1285 Ce que j'ai dit durant ma présentation, c'est : On les connaît par exemple nos grappes  
industrielles. Je pense qu'il est important de s'asseoir et de les intégrer dans le plan du point  
de vue de : Qu'ont-elles besoin pour atteindre vraiment le maximum de leur... appelez ça  
performance, efficacité, rendement? Parce qu'elles sont déjà en place.

1290 Donc, comme je disais, on les connaît. Il faut d'abord s'assurer effectivement de  
regarder notre réalité. J'ai adoré la présentation qui parlait d'espace-emploi. On ne veut pas  
que Montréal devienne une ville-dortoir, du moins je ne pense pas, j'espère que non, mais  
donc, c'est important d'intégrer tout ça dès le départ. Oui, on veut avoir des déplacements plus  
courts entre le lieu de résidence et le lieu de travail, donc, ça va en prendre du résidentiel, mais  
il faut d'abord planifier tout ça, intégrer tout ça dans un plan, puis aller de l'avant après coup.

1295 Donc, oui, je pense, reconnaître ce qu'on a, mais aussi il faut quand même savoir où  
on veut aller. On ne peut pas faire un plan sur juste ce qu'on a maintenant. Il faut aussi savoir  
où on veut aller et essayer d'arrimer les deux.

1300 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Oui, Monsieur Morrissette, Madame Joncas-Adenot.

1305 **M. PIERRE MORRISSETTE :**

Nous, on pense qu'il y a quand même une certaine urgence à agir pour protéger les zones d'emploi. C'est sûr que Montréal ne deviendra pas une ville-dortoir du jour au lendemain, mais on risque de se réveiller avec un méchant mal de tête si on ne fait rien aujourd'hui.

1310

Monsieur Lefebvre parlait que c'était important de ramener de la population à Montréal, puis je pense qu'il a tout à fait raison. Le problème, c'est qu'ironiquement malgré la frénésie du développement résidentiel actuellement, c'est qu'il n'y a pas de population qui vient.

1315

C'est un développement résidentiel qui ne ramène pas vraiment une population à Montréal. C'est une bulle spéculative. Les taux d'intérêt sont bas, il n'y a pas beaucoup de véhicules performants au niveau de rendement économique, alors il y a beaucoup de gens qui investissent dans l'immobilier, mais il y a peu de gens qui occupent ces nouveaux développements résidentiels.

1320

Alors, il faut se donner, je pense, une stratégie, puis assez rapidement pour éviter de perdre les espaces qui nous restent et je pense qu'un très bon exemple à Pointe-St-Charles avec la cour du CN. Si on n'avait pas insisté en 2005 au moment de la révision du Plan d'urbanisme pour maintenir le zonage emploi de ce site-là, bien on se serait retrouvé avec 5 000, 10 000 condos de plus dans le sud-ouest de Montréal et aucune activité structurante.

1325

Aujourd'hui, une population mobilisée a fait en sorte qu'on a un développement multifonctionnel, il y a de l'économie privée, de l'économie publique, de l'économie sociale. Il y a un pôle de services qui va être géré par un organisme de la communauté dans le milieu, puis

1330 un secteur résidentiel inclusif. C'est un modèle de redéveloppement, je pense, pour une zone d'emploi de cette... une friche industrielle de cette taille-là.

Donc, c'est possible. Il faut donner des outils aussi aux communautés pour être capable de travailler et de contribuer à ces développements-là.

1335

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Madame Joncas-Adenot.

1340

**Mme FLORENCE JONCAS-ADENOT :**

Oui, consolidation et urgence. On n'a pas le choix que de parler de consolidation en matière de transport avant le développement. On a tous nos réseaux de transport lourd, métro, train, 10 G\$. D'ici 2020, il faut que ce soit remplacé. Puis on a nos infrastructures routières, des dizaines de milliards, Turcot, Champlain, Jacques-Cartier, la Métropolitaine, le pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine, Ville-Marie, Notre-Dame, puis on pourrait en mettre d'autres. On pourrait mettre les rues de la ville.

1345

Donc, oui, on consolide avant de développer, mais en même temps, il y a urgence parce que ça va se faire, puis on n'a pas de plan intégré avec une vision d'ensemble et puis en même temps, il faut réfléchir au type de développement, je parle pour gérer les déplacements, pour les déplacements.

1350

Parce que pendant toute cette période, on va devoir investir de façon majeure dans des transports collectifs sinon ça va être le bordel royal partout. Imaginez la congestion qu'on a déjà, qu'est-ce que ça va être demain! Ce n'est pas pour faire peur, il y a urgence. Les décisions devraient déjà être prises sur qu'est-ce qu'on fait.

1355

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

1360

Ce n'est pas pour faire peur, mais ça fait peur.

**Mme FLORENCE JONCAS-ADENOT :**

1365

Oui, ça fait peur. Alors, quand vous parlez de consolidation/urgence, si on n'agit pas, les objectifs de prospérité, d'attirer des emplois, d'attirer... on va se démolir nous-mêmes un peu plus.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

1370

Juste pour compléter, Monsieur Lefebvre, quand vous pensez à l'ensemble des municipalités avec lesquelles quand même, certaines d'entre elles du moins Montréal est en compétition, est-ce que vous modifieriez votre point de vue en termes de stratégie ou d'urgence ou de pistes à développer?

1375

**M. MARIO LEFEBVRE :**

Je pense que la seule avance véritable que je vois en tout cas... bien, il faut dire que les contextes sont tous différents. Donc, ce n'est pas une question d'être en avance une ville sur d'autres. Par exemple, si je prends le Manitoba, je disais tantôt que le Manitoba, on sait très bien que si Winnipeg ne va pas bien, la province au complet va aller mal.

1380

Mais c'est un cas d'une ville, donc, c'est un petit peu plus simple à gérer et de se donner un agenda urbain et je pense qu'ils ont pris le taureau par les cornes dans ce cas-là.

1385

La seule chose que je vois, c'est qu'on dirait qu'il y a déjà des plans en place alors qu'ici on s'assoit beaucoup, on discute beaucoup. Là, il faut aller de l'avant. Tantôt j'ai dit : «Il n'y a pas urgence. J'aime mieux un plan sur 15 ans bien étoffé que de faire du va-vite.» Ce

1390 que je voulais dire, il ne faut pas que les décisions soient prises dans 15 ans. On s'assoit maintenant, on les prend.

1395 Mais si ça se passe sur 10, 15 ans, c'est correct aussi tant que c'est bien fait en bout de ligne. Mais effectivement, je suis d'accord avec madame Joncas-Adenot qu'il faut agir là, il faut que les décisions se prennent maintenant parce que je pense qu'il y a un petit peu d'avance au niveau rapidité d'exécution dans d'autres villes, en tout cas avec celles que j'ai travaillé.

1400 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Vous avez fini, Monsieur Duhamel?

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

1405 Non, j'en avais une dernière. Elle s'adresse à tous. Le PDM identifie trois grands pôles d'emploi, j'ai deux questions.

1410 Pour le pôle centre-ville, il n'y a pas si longtemps, il y avait une grande idée. Quand Montréal se présentait au monde, elle disait : «Nous avons la plus grande ville souterraine.» Est-ce que c'est une idée qui a fait son temps? Est-ce que c'est un atout qui est épuisé aujourd'hui?

1415 C'est la première question. Pour les deux autres pôles, je m'interroge sur comment l'objectif ou la vision d'une ville compacte peut se réaliser dans ce contexte-là en développement économique sur deux grands pôles qui sont faits un peu sur le modèle des grands parcs industriels récents, c'est-à-dire des grandes superficies d'édifices à un ou deux étages le long des autoroutes?

1420 Est-ce qu'on peut choisir un mot nouveau? Faire des TOEZ, *Transit Oriented Employment Zone*.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Oh, *wôw!* Bon. À qui vous adressez la question? À tous.

1425

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Aux quatre.

1430

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Alors, à tous. D'abord...

**M. MARIO POLÈSE :**

1435

Je me sens visé.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

1440

Oui? Allez-y donc.

**M. MARIO POLÈSE :**

1445

Donc, pour la ville souterraine, j'avoue que je ne suis pas un expert, mais ma réaction est de dire : Non, ce n'est pas désuet. C'est un des éléments précisément qui fait la force du centre-ville de Montréal, qui fait qu'il y a cette densité et que ça reste à la défense de bien des villes américaines aussi un centre important pour le commerce de détail.

1450

Ce qui fait la force du centre-ville, je l'ai dit, c'est une ville de 24 heures. Pourquoi est-ce que Ste-Catherine reste la rue Ste-Catherine? Parce qu'il y a d'autres emplois. Il y a toujours quelque chose qui se passe que ce soit dans le secteur du divertissement, dans une université,

1455 dans un édifice à bureaux, il faut toute cette mixité-là. Et dans ça, le fait que cette ville souterraine fonctionne, c'est un des éléments dans cet ensemble-là. Non, je ne pense pas que la ville souterraine est dépassée. Elle fait partie de l'identité du centre-ville de Montréal.

1460 Pour les deux autres pôles, j'avoue que la réponse est difficile. C'est qu'on a besoin aussi de ce type d'espace. La technologie fait que vous n'allez pas construire un avion dans un espace à bureau. Vous n'allez pas construire... oui, j'ai parlé des avions, mais automobiles ou n'importe quel... ou les camions ou les locomotives dans un petit espace.

1465 Donc, il y a des types de fabrication, ça va toujours être ainsi, ce sera toujours ainsi, pour lesquels on a besoin des grands espaces aussi. Et ces types d'activités économiques se feront nécessairement dans des zones un peu plus périphériques, mais qui doivent être liées au centre. Alors, dans quelle mesure on peut après les réconcilier avec *transportation oriented development* parce que c'est nécessairement les emplois qui sont un petit peu plus dispersés.

1470 Je vais laisser Florence reprendre là-dessus, mais c'est sûr que c'est davantage un défi parce que pour ce type d'activités, vous ne pouvez pas avoir les densités dans un même endroit que vous pouvez avoir pour d'autres types d'activités et c'est pour ça qu'il faut des zones complémentaires.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

1475 Madame Joncas.

**Mme FLORENCE JONCAS-ADENOT :**

1480 Je vais essayer de répondre à deux des... La ville souterraine comme moteur, oui, il faut le garder sans doute comme drapeau sans jeu de mot parce que c'est une des forces et puis Montréal est reconnu comme ça et puis attire du monde.

1485 Mais ce qui attire aussi, c'est qu'on soit bien dans une ville, c'est qu'on puisse marcher, qu'on puisse prendre un verre, qu'on puisse rencontrer du monde. C'est cette espèce de vie 24 heures par jour dehors. Quand vous allez dans une ville que vous aimez, c'est quoi? C'est l'atmosphère.

1490 J'arrive de Melbourne, c'est incroyable. Pourtant, il y a bien des comparaisons qu'on pourrait faire avec ici, ce n'est pas une ville européenne. Alors, la force, ce serait d'arriver à vendre les deux en même temps, la ville souterraine, puis cette espèce de qualité de vie dans les quartiers, dans le centre, un peu partout.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

1495 L'ambiance.

**Mme FLORENCE JONCAS-ADENOT :**

1500 L'ambiance. Et sur la deuxième question, c'est la notion de connectivité des activités sur lesquelles il faut travailler. Et la notion de densification ne peut pas se jouer de la même façon partout. Ça tient compte aussi des contextes à l'intérieur desquels un projet va se faire.

1505 Par contre dans la notion de densification qui traîne un peu partout dans les documents et qui traîne dans le PMAD, il y a la notion aussi de multifonctionnalité et de multi population à viser qui me semble au moins aussi importante et en essayant de récupérer des endroits qui sont déjà pourvus d'infrastructures, pas juste proche des transports collectifs, il y en a plein à Montréal.

1510 Je comprends que le PMAD traite de toute la région, mais déjà s'il y avait une couple de beaux projets à Montréal qui pourraient servir de symbole...

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

On en a vu plein de petites pastilles avec monsieur Brown hier. Oui, Pierre Morrissette.

1515

**M. PIERRE MORRISSETTE :**

Évidemment l'hiver à Melbourne n'est pas tout à fait aussi rigoureux qu'à Montréal, donc, la ville souterraine a sa pertinence, mais je pense que fondamentalement à la base, les Montréalais ont un problème avec l'hiver. Il va falloir qu'on change un peu notre perspective sur l'hiver.

1520

Il y a un déni de l'hiver à Montréal. Moi, je ne suis pas né à Montréal, je viens de l'extérieur, puis je suis toujours étonné de voir au mois de février aussitôt qu'il y a un peu une journée chaude, la neige est toute partie, les gens pensent que l'été est revenu. Donc, il faut, je pense aussi, apprendre à vivre avec le fait qu'on est une ville nordique et il faut être capable de sortir dehors aussi l'hiver, pas juste s'enterrer dans des souterrains.

1525

Sur la question des TOEZ ou des TOD, c'est sûr qu'il y a toute la réintégration, puis c'était un peu mon plaidoyer d'activités économiques dans le tissu urbain. Évidemment il va toujours rester des espaces un peu plus excentriques ou périphériques. Je pense que l'enjeu, c'est qu'on manque de flexibilité dans nos solutions de transport collectif.

1530

Il faut avoir des services beaucoup plus adaptés aux besoins des travailleurs entre autres pour ces endroits-là. Encore une fois, je connais mieux les enjeux dans le sud-ouest, mais pourquoi pas une navette matin et soir aux heures de pointe entre la station de métro Charlevoix et la cour du CN, puis faire en sorte que se rendre à la cour du CN, ça ne prenne pas huit transferts, puis trois trajets en métro. Donc, je pense qu'il faut se donner aussi des outils pour que le transport en commun ait des solutions beaucoup plus flexibles.

1535

1540

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Des alternatives. Madame Cinq-Mars.

1545 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

D'abord, j'ai énormément apprécié toutes vos présentations, c'est très enrichissant pour nous, et vous avez chacun identifié selon votre biais si on peut dire, votre intérêt, quoi faire. Vous avez identifié les enjeux, vous avez parlé de principe, etc., et dans la présentation de madame Joncas-Adenot, il y a le quoi faire, mais il y a aussi eu l'idée que les décideurs doivent travailler ensemble pour trouver des solutions à ce plan de match qui, je comprends bien, pas seulement le plan de match sur le déplacement, mais le plan de match pour Montréal qui va comprendre deux phases, une phase de consolidation et une phase de développement. Je pense qu'on a bien explicité qu'il fallait bien préciser cette phase de consolidation. Alors, ma question, c'est, et chacun de vous peut y répondre : Précisément à qui confier le mandat d'être le chef d'orchestre de cette mise ensemble des décideurs?

1550  
1555

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

1560 La question à un million peut-être?

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

Oui, et j'aimerais bien avoir des réponses parce que je trouve qu'on parle de façon un peu trop, des fois, neutre. À qui confier ce mandat-là? Ça émane de quel bureau?

1565

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Alors...

1570

**M. MARIO LEFEBVRE :**

Je vais m'essayer.

1575 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Monsieur Lefebvre, bon, pourquoi pas.

**M. MARIO LEFEBVRE :**

1580 Vous êtes tous contents, hein?

**UNE PERSONNE DANS LA SALLE:**

1585 Allez-vous donner des noms?

**M. MARIO LEFEBVRE :**

Pas encore.

1590 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

Non, sans donner de nom encore.

**M. MARIO LEFEBVRE :**

1595  
1600 Pas encore, mais je pense que le nom sera connu en novembre, le 6. On a une entité qui s'appelle la CMM. Tantôt madame Joncas-Adenot et les autres aussi, je pense, en ont parlé, moi peut-être moins bien. D'ailleurs si je suis ressorti comme le pessimiste, c'est-à-dire que je me suis mal exprimé, mais bref, je ne veux pas revenir là-dessus.

1605 On ne peut pas avoir un plan de Montréal pour Montréal, ça prend vraiment quelque chose de régional. Il faut travailler tout le monde ensemble. On a parlé de 82 municipalités, je ne suis pas sûr que c'était ça le chiffre, c'est pour ça que je ne voulais pas me lancer moi-même dans le chiffre, mais là on l'a dit, donc, je peux le dire. Et il y a une entité qui s'appelle la CMM qui est celle qui s'occupe de développement économique pour l'ensemble de la Communauté métropolitaine de Montréal qui est dirigée, si je ne m'abuse, encore une fois par le maire de Montréal. Donc, voici votre leader et il sera nommé le 6 novembre prochain.

1610 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Notre idole. Madame Joncas-Adenot. Madame Joncas et ensuite, Mario Polèse.

1615 **Mme FLORENCE JONCAS-ADENOT :**

1620 Oui, c'est la question... peut-être une des questions les plus difficiles à laquelle répondre parce qu'il y a beaucoup beaucoup de structures dans la région, mais il ne faut jamais oublier que le transport est financé principalement par le gouvernement du Québec, autant les transports collectifs que le transport routier, métropolitain et supérieur. Il y a juste le local qui est laissé aux villes.

1625 Donc, il n'y a jamais beaucoup d'indifférence par rapport aux choix de transport du gouvernement du Québec et puis demain matin du gouvernement fédéral s'il avance avec son plan d'infrastructures renouvelé dont les contributions vont être haussées.

1630 Donc, comme on a beaucoup de structures, puis que le gouvernement du Québec ne cédera pas facilement son pouvoir de décision, il faut trouver quelque chose parce que si on réfléchit uniquement sur les structures, c'est trop long, puis c'est trop compliqué, puis ça énerve tout le monde, donc, il faut arriver à trouver au niveau de la région un plan Marshall piloté conjointement par des représentants du gouvernement du Québec et de la CMM.

1635 Ce n'est pas de créer une nouvelle structure, mais que les choix se prennent pas à la pièce et que pour prendre ces choix, ça force l'ensemble des parties à faire son travail de planification en intégration... avec mes petits objectifs parce qu'autrement, on va partir avec de la chicane gouvernement du Québec et puis municipale ville.

1640 Bon, il y a le pacte qui est en train d'être renouvelé entre Québec et puis les villes, le transport collectif a été mis dans les discussions, mais c'est tellement... comme dire, c'est tellement inquiétant que cette notion de plan Marshall à un moment donné devient supérieure aux intérêts des parties parce que tout le monde a intérêt à ce que ça marche.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

1645 C'est ça.

**Mme FLORENCE JONCAS-ADENOT :**

En tout cas, je ne réponds pas directement, c'est une approche.

1650 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Monsieur Polèse et ensuite, on va aller voir nos participants.

1655 **M. MARIO POLÈSE :**

O.K. Je suis un peu d'accord avec les deux. D'abord, c'est clair, il faut que ce soit au niveau de la région, mais il faut un chef, il faut un leader et vous avez absolument raison, Monsieur Lefebvre, on n'a pas d'autre choix.

1660 Si ce n'est pas le maire de Montréal, ce ne sera personne. Il faut que ce soit le maire de Montréal et c'est vrai que nous avons des structures qui ne sont pas les meilleures, mais il ne faut pas rêver de les changer. On va vivre avec ces structures, mais c'est précisément pour ça qu'on a

besoin d'une personne, je ne nommerai personne, qui va aussi être un interlocuteur incontournable avec un certain poids politique vis-à-vis le fédéral, vis-à-vis le provincial.

1665 On n'a pas d'autre choix. Et si ce n'est pas lui ou elle, je ne vois pas qui ça pourrait être.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Rapidement, Monsieur Vermette, parce qu'on va ouvrir d'autres bulles.

1670

**M. FRANÇOIS VERMETTE :**

Alors, il y a des questions qui effectivement se règlent mieux au niveau régional, très important, mais il y en a d'autres, c'est au niveau local, développement d'artères commerciales, des zones d'emploi plus ciblées, intégrées dans la trame urbaine.

1675

Ça se travaille beaucoup mieux, c'est des choses qui se décident au niveau local. Donc, oui, le niveau régional, c'est extrêmement important pour les grands enjeux, les grands axes de transport, tout ça, mais on ne doit pas oublier l'autre niveau et qu'il ait aussi la possibilité d'intervenir et qu'on n'ait pas tout centralisé.

1680

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Donc, il y a encore beaucoup de choses à faire au niveau de la Ville. Oui, Monsieur... Identifiez-vous, s'il vous plaît.

1685

**M. PIERRE BRISSET :**

Pierre Brisset du regroupement en recherche urbaine. Ma question s'adresse à monsieur Lefebvre et aussi à madame Adenot.

1690

Vous avez parlé des investissements d'infrastructure surtout qu'on ne connaît pas les besoins d'infrastructure et vous avez parfaitement raison parce que personne ne reconnaît que

1695 depuis l'effondrement du viaduc La Concorde, puis je me suis répété à maintes reprises, puis j'en ai fait 12 mémoires, puis j'en ai assez avec des mémoires, je ne vais pas faire une 13<sup>e</sup> pour vous dire qu'on n'a pas les moyens de payer 40 G\$, plus 23 G\$ en 10 ans, ça fait 6,3 G\$ par année pour les réseaux de transport même si on ajoute des taxes, des payages, imaginez ce que vous voulez.

1700 C'est qu'à quelque part, il faut être capable d'optimiser les infrastructures. Par exemple, je vais prendre l'exemple d'extension de métro, l'extension de métro de Laval. Ça crée un sur-achalandage sur la partie urbaine au sud de Rosemont vers le centre-ville.

1705 On parle d'extension de la ligne Bleue, la ligne Jaune, les lignes un peu partout, mais la ville-centre ne peut pas accommoder sans construire une troisième ligne de métro à travers le centre-ville qui veulent prolonger la ligne Jaune jusqu'à la station de métro McGill.

1710 Quand je parle d'optimiser les infrastructures, le SRB prévu dans le projet Turcot qui coûte une beurrée ne sera pas fonctionnel tant et aussi longtemps que l'échangeur Ville St-Pierre ne sera pas reconstruit. Et puis c'est tous ces effets de projets routiers qui sont des projets d'entraînement. C'est que rien ne va marcher tant et aussi longtemps que l'autre extension ne soit pas faite et c'est pour ça que je dis que quand on parle d'optimiser les infrastructures, je crois qu'il faut revoir la question.

1715 Par exemple, le troisième tunnel à travers le centre-ville, savez-vous qu'il existe déjà un réseau de tunnels dans le centre-ville qui peut accommoder un système de transport léger sur rail qu'on appelle l'autoroute Ville-Marie qui peut être retranché en deux? Moitié-moitié. Moitié transport en commun, moitié SLR par exemple et l'autre moitié, routier de façon à permettre une ligne est-ouest qui part de Sainte-Anne-de-Bellevue qui va jusqu'à Pointe-aux-Trembles, puis ça éviterait toute cette collection de petits...- Je sais, on est toujours pressé quand ça vient à moi, mais là, on vient de passer une demie heure d'un débat qui est supposé être permis pour le public. Alors, laissez-moi finir.

1720

1725

Avec la conversion de Ville-Marie, ça combinerait le projet du train de l'ouest, le tramway de Lachine, le train de l'aéroport et d'autres systèmes vers l'est et puis l'emprise est là déjà parce que quand je dis conversion de Ville-Marie, la façon que c'est fait, c'est que maintenant ça va entraîner encore la reconstruction d'une autoroute en plein centre-ville qu'aucune autre ville fait pour le remplacement d'une infrastructure inachevée.

1730

Ville-Marie n'a jamais été complétée et puis là, on veut investir des milliards à reconstruire cette affaire-là contrairement à... puis on parle de vouloir faire optimisation 2020, diminution du nombre de voitures.

L'autre affaire, le pont Champlain.

1735

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Monsieur Brisset, par exemple...

**M. PIERRE BRISSET :**

1740

Écoutez, laissez-moi finir.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

1745

Attendez un petit peu. Je vais juste vous dire, on ne peut pas se fixer sur un projet. Essayez de ramasser votre question pour que chacun des panélistes en termes de planification, vous l'avez fait hier pour que les panélistes puissent vous donner le point de vue.

**M. PIERRE BRISSET :**

1750

O.K. 40 G\$ pour l'infrastructure routière, 23 G\$ pour le transport en commun. Il y a un ménage à faire là-dedans. Par exemple, un autre projet semblable, le pont Champlain. On parle de vouloir remplacer le pont pour 5 G\$, puis le problème avec le pont Champlain, c'est bien simple. Vous voyez mes deux doigts, ça soutient les piliers, o.k.? Le problème, c'est qu'il

1755 faut comprendre un peu la problématique. Comme vous le dites si bien, connaître le besoin de la correction, puis je pense que le problème qu'on a ici, c'est qu'on ne connaît pas assez bien les besoins qu'on a à faire sur les infrastructures.

1760 Alors, si on veut optimiser les infrastructures, je crois qu'il faut quand même connaître... parce qu'écrire des listes d'épicerie à 63 G\$ en 10 ans, on n'a pas les moyens, on n'a pas la population au Québec pour financer ça.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

1765 Je pense que le point principal, en tout cas, que monsieur Brisset a fait valoir hier, c'est qu'effectivement ça va coûter extrêmement cher. Alors, une fois qu'on sait que ça va coûter extrêmement cher et dans une perspective de planification et de liens d'une intervention avec l'autre, comment est-ce qu'on fait pour faire le ménage là-dedans?

1770 Madame Joncas, oui, je pense que ça s'adresse à vous.

**Mme FLORENCE JONCAS-ADENOT :**

1775 Il n'y a pas de recette magique. Je pense qu'il faut y aller par le bon sens. Donc, il faut d'abord avoir des objectifs qu'on veut viser à l'intérieur de la région par delà le transport, mais il faut regarder à quel problème on s'adresse.

1780 Puis on a une grille d'objectifs, j'ai mis des indicateurs tout à l'heure, puis on commence par consolider. Au moment où on consolide, les transports collectifs, c'est plus facile parce qu'on n'a pas tellement le choix, on change les voitures et puis on change les systèmes.

1785 Quand on rentre dans le réseau routier, c'est chaque projet qui doit être revu au moment de la rénovation aux vues de critères et en se disant : Est-ce qu'on peut faire autrement? Est-ce qu'on peut faire autrement sans bloquer? Parce qu'il y aura toujours

besoin de transporter des voitures et puis des marchandises. On pourrait revoir, penser à revoir aussi le système de transport des marchandises dans la région pour qu'il n'y ait pas de gros camions à 8 heures du matin sur les routes.

1790           Donc, c'est un travail de réflexion qui priorise la consolidation. On revoit l'usage  
chaque fois qu'on doit intervenir sur le réseau routier pour partager cet espace avec d'autres  
fonctions et le réduire si on le peut. On développe les transports collectifs dont on va avoir  
besoin au minimum des coûts bénéfiques. Donc, on évite dans le court terme les grandes  
1795           infrastructures parce qu'on a déjà des bonnes infrastructures, on évite les prolongements de  
métro à St-Hubert ou le prolongement de la boucle à Laval. Puis on fait un moratoire sur le  
développement du réseau autoroutier dans la région.

                  Puis avec cette masse de 42 G\$ qui est actuellement dans le plan gouvernemental  
pour la région pour les cinq prochaines années, on rebrasse pour essayer d'économiser au  
1800           maximum.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

D'accord.

1805

**Mme FLORENCE JONCAS-ADENOT :**

                  Puis je vais terminer avec un petit exemple concret parce que c'est facile de parler  
avec des principes et je sais que c'est malheureusement trop tard. Turcot, pourquoi on  
1810           déplace la 20, puis les voies de chemin de fer de quelques mètres vers la falaise dans un  
territoire où il y avait une rivière?

                  Le CN lui-même dit que ça va coûter horriblement cher. C'est des sols qui bougent  
tout le temps. L'autoroute, elle est au sol. Les rails sont là depuis 120 ans. On économise  
1815           1 G\$. Si on avait pensé à ça au début, puis là, je ne parle même pas de... Ce n'est pas des  
décisions compliquées ça.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

D'accord. Merci. Monsieur.

1820

**M. PIERRE BRISSET :**

Est-ce que j'ai droit à une deuxième question rapide? C'est un autre sujet.

1825

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Très rapidement.

**M. PIERRE BRISSET :**

1830

O.K.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Parce qu'il y a d'autres intervenants.

1835

**M. PIERRE BRISSET :**

Une question de communication, Monsieur Polèse. Moi, je suis une victime de l'obsolescence programmée. J'ai une collection d'équipements électroniques chez moi, je pourrais ouvrir un musée, un téléphone cellulaire, un micro-ondes, un grille-pain, un scanner, console d'ordinateur, et j'en passe, parce que tout est programmé pour tomber en panne après cinq ans.

1840

On parle ici de développer... hier ou mardi, monsieur Landry avait fait une éloge sur la qualité ici au Québec d'avoir développé les réseaux informatiques, etc., mais à quelque part, je

1845

crois que le développement des différents équipements doit aller plus loin que juste faire des choses qu'on appelle obsolescence programmée.

Merci.

1850 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Avez-vous une réaction,.. Monsieur Polèse?

1855 **M. MARIO POLÈSE :**

Je n'ai honnêtement pas les compétences pour répondre là-dessus. Non.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

1860 D'accord. Monsieur... Non, c'est vrai, Claude Beaulac avant. Oui.

**M. CLAUDE BEAULAC :**

1865 Bonjour. Claude Beaulac, urbaniste. J'ai travaillé au début des années 2000 sur le diagnostic de la région métropolitaine en préalable aux travaux de la CMM et j'ai travaillé beaucoup sur les statistiques, les comparaisons dans les grandes régions métropolitaines, mais aussi sur la structure urbaine de la ville, de la région de Montréal.

1870 Les études économiques produites par les économistes, et on en parle et c'est véhiculé encore aujourd'hui, sur les fameux pôles d'emploi que je questionne fortement, d'une part sur la dénomination et sur l'utilité du concept directement pour bien situer l'emploi.

1875 J'identifie davantage zone d'emploi selon le concept que vous avez développé à des zones soit manufacturier, des grands parcs d'affaires d'une part parce que l'emploi quand on le recense, quand on le localise, notamment dans les études que j'ai pu consulter, les secteurs de recensement de moins de 5 000 emplois ont été éliminés dans l'étude pour pouvoir établir un peu la structure de

l'emploi alors que tout le centre de l'île de Montréal, les petits secteurs qu'on retrouve sur le Plateau, qu'on retrouve dans le centre sont complètement éliminés et si on regarde la situation de l'emploi sur l'île de Montréal, le centre de l'île est très fortement mixé au niveau de l'emploi.

1880

Ça revient au fait que l'emploi, ce n'est pas uniquement que le manufacturier, c'est beaucoup d'autres activités et encore plus que vous avez dit aussi. Je rejoins monsieur Polèse. La structure du centre-ville de Montréal se distingue très fortement de toutes les métropoles nord-américaines par sa force et sa concentration et sa polarité, mais aussi la dispersion et la concentration de l'emploi.

1885

Quand on parle de transport en commun, quand on parle de la nouvelle économie qui va exactement dans ce même sens-là, je pense qu'il y a une réflexion à faire sur l'analyse qu'on fait véritablement des enjeux, de la mobilité et de l'accès à l'emploi sur les plans de développement et à mon avis, l'approche qu'on a est assez biaisée et on travaille sur une partie de la situation sans vraiment la qualifier correctement.

1890

Donc, on parle de... parce que les besoins des grands secteurs de St-Laurent ou de l'est ou de ces grands parcs d'affaires-là, c'est des transports de marchandises, c'est des transports qui ne sont pas juste reliés à l'emploi, mais à des activités économiques et des activités d'affaires qui ont des besoins différents du type d'emploi qu'on va retrouver au centre-ville ou dans le milieu urbain.

1895

La deuxième chose aussi. On parle beaucoup aussi de mixité, mixité d'emplois, mixité de commerces, tout ça. on parle des avantages que ça a au niveau des infrastructures et tout, mais on est quand même confronté en même temps avec ce que j'appelle la mentalité de banlieue en ville, c'est-à-dire la réaction des citoyens et des résidents et même des élus par rapport à cette cohabitation-là et très souvent, il y a des réactions qui sont négatives et comment on fait pour concilier véritablement cela?

1900

Il y a une espèce de notion, surtout au niveau des politiciens, que le citoyen, c'est le résident alors qu'ils gèrent un territoire avec une multitude d'activités qui comprend des emplois, des transitaires, des gens qui viennent pour consommer... Bon. Il y a une multitude d'activités sur le territoire et très souvent, la priorité est... ou la perspective ou les décisions sont très teintées de la

1905

notion de citoyen. Je pense que la notion de citoyen devrait être beaucoup plus large dans la réflexion surtout des élus qui ont à gérer un territoire urbain.

1910 Je pense qu'en termes de réflexion au niveau du Plan, il y a cette notion-là à mon avis que j'ouvrerais davantage.

Donc, voilà. La première chose, c'était au niveau de l'emploi, mais aussi l'intégration par rapport à ça et quelle stratégie on a par rapport à ce que vous avez dit sur le changement de la notion d'économie maintenant qui est beaucoup plus en phase avec les dynamiques.

1915

J'avais un dernier point là-dessus aussi, sur l'évacuation des zones industrielles ou des zones d'affaires aussi. Je veux faire un lien aussi avec la fiscalité municipale. Il y a une illusion aussi dans l'immobilier résidentiel qui est très rentable. Je peux vous dire pour avoir fait des analyses fiscales dans des municipalités avec des fortes structures industrielles, transformer des zones industrielles qui sont actives en des zones résidentielles, ça avait un impact très négatif au niveau des finances municipales et très négatif au niveau de l'ensemble des citoyens et sans compter le fait que quand on parle de concentration au niveau du transport en commun, les zones d'emploi, les zones concentrées d'emploi sont les plus attractives au niveau du transport en commun parce que c'est le motif de déplacement qui est le plus attractif.

1920

1925

Même si on a beaucoup de voitures comme vous l'avez souligné, Madame Adenot, il y a une croissance énorme de la voiture, il y a quand même une croissance de la part modale du transport en commun. Donc, le fait d'avoir une voiture n'est pas nécessairement le fait qu'on prend toujours notre voiture pour tous les déplacements. Il y a une activité aussi à concilier entre ça aussi dans la lecture de ce qu'on fait sur les objectifs.

1930

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

1935

Si vous aviez à dire en capsule la question... parce que vous avez...

**M. CLAUDE BEAULAC :**

1940 La question est un peu complexe dans la mesure où je rejoins un peu les réflexions qui ont  
été faites, mais je me questionne surtout sur l'approche qui est faite dans le plan et dans le schéma  
d'aménagement du PMAD sur la structure des pôles d'emploi qui vient biaiser un peu la lecture  
qu'on fait de la situation de l'emploi, de l'intégration de l'emploi dans le milieu urbain, de l'évolution  
de l'économie si on focusse uniquement sur les pôles d'affaires qui sont identifiés, comment aussi  
1945 on néglige les autres pôles d'affaires qui n'apparaissent pas sur la carte, mais qui sont réellement là,  
qui sont vécus.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

1950 Là, c'est clair. Qui est-ce qui veut intervenir? Monsieur Polèse.

**M. MARIO POLÈSE :**

1955 Je suis d'accord avec l'intervenant. Lorsque vous dites que tous les emplois ne sont pas  
dans les pôles, vous avez absolument raison. Les données sont là. C'est que beaucoup d'emplois  
sont en dehors aussi de ces pôles-là et là-dessus, vous avez raison, peut-être qu'on met trop... on  
parle uniquement de ces pôles.

1960 Je pense qu'une partie de ça, c'est symbolique. Chaque coin de la ville veut avoir son pôle  
pour dire «pôle». Mais c'est sûr qu'il y a des emplois un peu partout et c'est là-dessus où je rejoins  
totalement mon collègue Morrissette. On a dit un peu la même chose. C'est que beaucoup des  
emplois maintenant modernes, c'est la bonne nouvelle, oui, il y a des bonnes nouvelles aussi,  
beaucoup de ces nouveaux emplois qui arrivent, c'est dans des activités de consultation,  
informatique, le petit gars qui invente une page web, qui ne sont pas vraiment incompatibles avec la  
résidence.

1965 Je ne veux pas dire qu'ils sont dans le même édifice, mais ce n'est plus les usines qu'on  
avait. Or, aujourd'hui dans les villes et surtout dans les zones centrales, on peut beaucoup plus

1970

penser précisément à des zonages multifonctionnels tout en maintenant évidemment les séparations. On ne veut pas que le bureau soit dans votre jardin, mais avec un peu d'imagination, il est beaucoup plus facile aujourd'hui d'intégrer des espaces résidentiels et les zones d'emploi. Il ne faudrait même quasiment pas parler de zones d'emploi parce qu'elles ne sont pas forcément totalement séparées.

1975

Pour certains types d'activités, nécessairement, mais il y a beaucoup d'activités modernes qui peuvent très bien s'accommoder des rues commerciales dans des zones résidentielles.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

1980

D'accord. Assez rapidement parce que là, il y a beaucoup de gens qui veulent questionner. Oui?

**M. PIERRE MORRISSETTE :**

1985

Et j'ajouterais que même certaines activités de fabrication ne créent pas les mêmes nuisances qu'auparavant parce que c'est plus de l'assemblage que de la manufacture de A à Z de produits. Mais je voudrais juste réagir, évidemment je suis tout à fait d'accord avec ce que vous dites parce que c'était un peu le sens de mon intervention aujourd'hui, mais malheureusement les impacts de la disparition des zones d'emplois se font sentir à moyen et à long terme et c'est ça qui est le problème.

1990

C'est que les administrations municipales, elles, elles ont un laps de temps relativement court et donc, c'est plus le gain à court terme qui... le bénéfice de ces développements résidentiels est plutôt à court terme et c'est ça qui est le leurre et quand je dis ça, je ne blâme personne. Ils sont pris avec ce système-là où c'est les revenus du foncier qui leur permettent d'aller en chercher plus.

1995

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

D'accord. Très rapidement, Monsieur Beaulac.

2000

**M. CLAUDE BEAULAC :**

Juste pour compléter aussi, c'est dans ces processus de décision, d'une part, on ne fait pas le lien entre la fiscalité et la dynamique, donc, l'illusion, on en a parlé hier, l'illusion de la fuite en avant sur l'immobilier.

2005

Pour l'avoir vécu, c'est sûr que si tu remplaces un terrain industriel par un terrain résidentiel, tu construis plusieurs millions, au niveau de l'évaluation foncière, c'est un gain majeur. C'est une illusion parce que tous les coûts de services publics qui vont accompagner ça, finalement on se rend compte que ce n'est pas nécessairement fiscalement viable et qu'à cet égard-là, le surplus fiscal qui est généré par les industries qui financent les autres services municipaux disparaissent en même temps.

2010

Donc, il y a une perte totale et quand on présente ça aux élus, ils finissent par dire *oups*, la perspective n'est plus la même. C'est moins éblouissant. Premièrement. Deuxièmement...

2015

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Vite.

2020

**M. CLAUDE BEAULAC :**

Je reviens sur la notion de citoyen parce que très souvent aussi, c'est un des biais au niveau de la gouvernance. C'est que les élus répondent aux plaintes de leurs citoyens résidents au détriment très souvent de ceux qui viennent travailler. C'est beau le petit gars qui vient, mais on ne veut pas qu'il passe dans ma rue, on ne veut pas qu'il passe devant chez nous. Je ne veux pas qu'il stationne longtemps, etc.

2025

2030 Donc, il y a une espèce de... c'est légitime aussi de vouloir avoir une qualité de vie, mais en terme de gouvernance au niveau, il y a une prise en conscience aussi des élus de bien, de voir que si on fait un milieu mixte, il y a des avantages, des inconvénients et qu'il y a des ajustements aussi.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

2035 D'accord.

**M. PIERRE MORRISSETTE :**

2040 C'est pour ça qu'on a intérêt à rapprocher l'emploi du citoyen parce que là, il va devenir personnellement concerné par l'existence de la zone d'emploi.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

C'est ça. D'accord. Monsieur.

2045 **M. ROBERT HAJALY :**

2050 My name is Robert Hajaly. I have a question about the old economy. Because not everyone is cut out for the new economy. And that's part of the reason why we have a large number of unemployed, most of them are not well educated. It used to be the case in Montreal that the clothing industry was the leading employer of people among manufacturing industries. And also that we were the financial capital of Canada and that we had the greatest number of head offices, particularly of large companies. The clothing industry is not what it was and we are no longer the financial capital of Canada and we've lost many head offices. My question then is this, it's addressed to whoever wants to answer it: Do you have any ideas about how these trends can be reversed, if not totally than partially? And what is the role of governments not just municipal but also provincial and federal to bring about this result?

2055

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

2060 Sur l'ancienne économie. Oui, Monsieur Polèse?

**M. MARIO POLÈSE :**

2065 Well, I think you shouldn't have any illusion, the trends will not be reversed. Montreal will not  
again become the financial capital of Canada, and the evolution of the clothing industry is not terribly  
different from what happened elsewhere, The apparel district, you know, New-York was once the  
clothing capital of the United States, and the apparels moved down south, textiles moved out of  
New-England. So these are trends which have very little to do with government over public policy, I  
don't think we should even ask governments to think that they can change that kind of a trend. It  
2070 would almost be counterproductive.

As for the first question, part of your question about people become unemployed because  
the old economy is slowly disappearing, there is no easy solution to that trend, it's just training,  
education and that's it. I think - monsieur Morrisette est probablement mieux placé que moi pour  
2075 en parler. Here again, this is happening everywhere. Fortunately we are not Cleveland, Chicago or  
Detroit, we are still in better shape, but that kind of restructuring which throws people out of work is  
unfortunately happening in all over the economies.

**Mme LOUISE ROY, presidente de l'OCPM :**

2080 Quelqu'un veut ajouter quelque chose de différent? Monsieur Lefebvre?

**M. MARIO LEFEBVRE :**

2085 And this is why we make plans. We turn around, make plans because the economy  
constantly changes on us. Globalization is not a vague concept anymore, it's a reality. And part of  
that reality, you need to focus where your strengths are. You're not going to compete now doing  
*tuques* anymore, because somebody else can do it for much cheaper than you. So, these days are

2090

gone, and bygones are bygones. You have to move forward. Unfortunately, as Mario just said, it's all about education, training and trying to change. Because if you're trying to go back to where you where, it's not going to happen on you.

2095

I was in Saskatoon not too long ago, and there are people that used to live from the agriculture industry, they're wondering where the industry is going. There still some agriculture going in Saskatchewan, but it's far less than what it was. But that's part of changing, evolving and making new things, unfortunately you have to adjust.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

2100

Ça va , Monsieur?

**M. ROBERT HAJALY :**

2105

I just want to make one comment in reply. Italy has the second large clothing industry in the world after China, *per capita* it has the largest clothing industry.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

2110

Le cas de l'Italie pourrait être particulier un peu. Madame?

**Mme FLORENCE PAULHIAC :**

2115

Florence Paulhiac, département d'études urbaines et touristiques à l'UQAM. Je voudrais revenir sur la question de la coordination, de la planification des transports à l'échelle métropolitaine et des propositions qui ont été faites par Florence Joncas-Adenot et verser au débat parce que je ne prétends pas apporter des réponses aux questions de madame Cinq-Mars.

2120

La démonstration qui nous est faite depuis quelques jours, et spécifiquement aujourd'hui dans le champ des transports, c'est que le Plan de développement de Montréal ne peut pas faire l'économie d'une réflexion à une échelle régionale, métropolitaine dans les différents secteurs qui sont concernés par le Plan, mais pour ce qui est de ma compétence, dans le domaine de la gestion de la mobilité et des transports, c'est bien évident que l'idée d'un plan Marshall est une idée essentielle.

2125

La question qui se pose, c'est comment, quels sont les outils qui vont permettre de réaliser une telle ambition et notamment de coordonner les actions dans le temps long. On a parlé un peu de temporalité, mais on parle de cinq ans d'urgence, de 10 ans d'urgence un peu moins urgente et puis d'une région métropolitaine, un développement de 20 à 50 ans.

2130

Il y aurait une réponse totalement non pragmatique, irréaliste et théorique qui serait de dire : On fait table rase des institutions qui existent aujourd'hui dans le champ des transports et de la gestion de l'aménagement du territoire parce qu'il y en a trop, ça ne fonctionne pas, puis on va trouver une solution.

2135

Alors, c'est irréaliste parce que d'abord ces institutions-là existent, mais en plus, il n'existe pas de bonnes solutions. L'enjeu, c'est de créer des pratiques de politiques publiques, de créer des pratiques de coordination de l'action avec ce qui existe.

2140

Je m'inscrirais en faux avec ce qu'on lit aujourd'hui dans les médias sur la sur-gouvernance des transports dans la région métropolitaine. Il n'y a pas de sur-gouvernance. Il y a une diversité d'acteurs qui parfois entre en concurrence. Il y a une multiplicité de plans, de preneurs de décisions, puis il y a un acteur majeur qui finance.

2145

Donc, il y a des formes de déséquilibre, mais je pense qu'on est plutôt en sous-gouvernance. Alors, une proposition qui est faite, c'est celle du plan Marshall qui est une très bonne idée. C'est-à-dire que la démonstration que tu fais, c'est qu'on s'entend aujourd'hui au moins collectivement, je dis «on», c'est-à-dire les acteurs, les citoyens, sur le diagnostic. Et le diagnostic est à l'échelle qu'il faut, c'est-à-dire à l'échelle métropolitaine. Il y a des points noirs,

2150 il y a des dysfonctionnements. La proposition du plan Marshall, c'est de dire qu'il faut être capable de prendre en compte tous les modes de déplacement, tous les enjeux de réseau et tous les besoins sociaux économiques de déplacement. Et surtout pas de monter le transport en commun contre l'automobile ou inversement pour ceux qui préfèrent garder leur automobile. Il faut jouer la complémentarité.

2155 La question que madame Cinq-Mars pose, c'est : Comment on fait? Et les modes. Il y a quelques pistes de réflexion qu'on peut avoir sur comment on crée de la cohérence, de l'efficacité, de la coordination. Le leadership politique a été évoqué. C'est essentiel, mais c'est insuffisant.

2160 Ce qu'il faut être capable de construire, c'est le début de ce que tu as fait. C'est des objectifs communs, une feuille de route commune, consensuelle, partagée par tous les paliers de gouvernement sur la région métropolitaine de Montréal.

2165 Cette feuille de route, c'est le début d'une planification stratégique intégrée qui n'existe pas. On a des plans qui commencent à être très stratégiques et de plus en plus intégrés, le PMAD, mais qui sont encore lacunaires de ce point de vue-là.

2170 Donc, c'est créer cette feuille de route. Ça suppose de créer une communauté d'acteurs sur une communauté de connaissance sur les besoins de mobilité, une communauté... je parle de connaissance tant sur les besoins, sur les ressources et sur les compétences des acteurs. Une fois qu'on crée cette communauté de connaissance, ça existe dans d'autres villes, dans d'autres régions métropolitaines, dans d'autres contextes, on est capable d'établir des priorités d'actions, de hiérarchiser les actions, d'allouer des ressources et de donner des mandats à des leaders de projets et ces leaders-là, ce n'est plus les mêmes.

2175 Ils ne sont pas seulement métropolitains, ils peuvent être locaux dépendamment de la taille et des enjeux des projets. Tout ça pour dire que quand une entreprise commence à dire que l'accessibilité de ses salariés est une variable dans sa localisation, c'est qu'on a un problème à une certaine échelle. Mais il ne peut pas être juste résolu à l'échelle de la zone d'emploi parce que ce  
2180 qu'on risque de créer, c'est des dysfonctionnements pour le reste du réseau.

Donc, évidemment ces échelles, elles ne sont pas simplement métropolitaines, elles sont aussi locales. Donc, l'idée du plan Marshall, à mon avis, c'est une entrée..., moi, dans un plan de planification stratégique intégré, c'est l'entrée pour créer cette communauté-là. Ça va supposer de trouver des accords et des accords politiques, donc, c'est dans les mains des acteurs politiques.

2185

Ça va supposer aussi que grâce à ça, on va démystifier des solutions. Le tramway, ce n'est pas bon ou mauvais, le SLR, ce n'est pas bon ou mauvais, c'est une des solutions parmi d'autres.

2190

Donc là, on vient toucher à la fois les aspects techniques, les aspects sociaux et les aspects politiques, mais il y a des solutions qui existent. La question, c'est : Sur quoi on se met d'accord? Et qu'est-ce qu'on priorise? Donc, la porte est ouverte, mais il y a des solutions avec ce qu'on a. C'est certainement la volonté d'agir à un niveau métropolitain qui doit être plus consensuelle et plus partagée. Après, les acteurs ont les capacités d'agir.

2195

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Je vous demanderais de conclure, Madame Paulhiac, parce qu'il reste deux intervenants...

2200

**Mme FLORENCE PAULHIAC :**

C'est tout.

2205

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

...et il faudrait s'arrêter à midi.

2210

**Mme FLORENCE PAULHIAC :**

C'est tout.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

2215                    Merci. Ça a été très intéressant. Madame Adenot, vous voulez intervenir? Avancez-vous, puis ensuite, on va prendre les deux intervenants qui sont ici, plus vous, Monsieur.

**Mme FLORENCE JONCAS-ADENOT :**

2220                    Non, je ne veux pas réagir, je suis d'accord.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

2225                    Ah bon, d'accord. Alors, Monsieur Morrissette, si vous êtes d'accord, vous pouvez le dire, puis c'est fini, on va voir monsieur.

**M. PIERRE MORRISSETTE :**

2230                    Alors là, je vais donner un peu de répit à monsieur Lefebvre, je vais peut-être être le pessimiste là-dessus ce coup-ci. Moi, je ne suis pas convaincu du tout qu'on s'entend sur le diagnostic, puis je suis long d'être convaincu qu'on a une feuille de route commune.

**Mme FLORENCE PAULHIAC :**

2235                    On n'en a pas, pas encore.

**M. PIERRE MORRISSETTE :**

2240 Dans un contexte métropolitain. En fait, je pense que les intérêts de Montréal versus  
les intérêts de la couronne sont diamétralement opposés quand on parle de transport collectif  
et malheureusement, il y a encore des projets, même de transport collectif, qui vont contribuer  
à l'étalement urbain et là, c'est peut-être une des premières fois que je suis d'accord avec  
2245 Marcel Côté, ça n'arrive pas souvent, quand il a dénoncé le projet de relier par un SLR le  
centre-ville de Montréal avec le Dix30. C'est la pire chose qu'on pourrait faire pour l'économie  
et pour la vitalité de la ville de Montréal et trop souvent les transports... dans le fond, on veut  
faire plaisir à tout le monde, puis finalement, on ne règle rien, puis on ne fait plaisir à personne  
parce qu'on évite de faire des choix.

2250 On dit qu'on va continuer à développer le réseau routier et, parallèlement, développer  
le transport en commun. Alors, je pense que c'est ça notre problème, c'est qu'on n'arrive pas  
à faire des choix. Mais je ne dis pas que c'est ça que vous dites.

**Mme FLORENCE PAULHIAC :**

2255 Non, non, c'est ça. On n'a pas de feuille de route, il en faut une. On a un diagnostic  
sur la congestion qui est partagé, mais on n'a pas de diagnostic partagé sur les enjeux et les  
enjeux qui satisfassent au mieux les intérêts de la région, mais au sens des différents lieux,  
des différents territoires, des différents groupes. Moi, je suis très sensible aux questions des  
gens qui n'ont pas de voiture et qui sont dans une dépendance automobile très forte.

2260 Donc, on n'a pas de feuille de route partagée. Donc, très clairement, c'est ce qu'il  
faudrait et le consensus sur le diagnostic, il est sur la congestion et il n'est pas sur les enjeux.  
Il n'est pas sur les besoins non plus et évidemment l'idée, c'est de ne surtout pas faire plaisir à  
tout le monde. Ça va faire des mécontents. Surtout pas de répondre et aux routiers et au  
transport en commun, mais de prioriser les solutions de l'un ou l'autre des secteurs en  
2265 démontrant quelles sont les plus pertinentes.

Donc, ça va pouvoir être du partage de voirie ou un bus ou un SLR ou un tramway, je ne présume pas de la solution, il faut faire la démonstration de celle qui est la plus adaptée par rapport aux besoins socioéconomiques et puis je n'ouvrirai pas le débat sur le SLR.

2270

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Merci beaucoup. Alors, Monsieur, à vous.

2275

**M. ALEXANDRE CAMPEAU :**

Bonjour. Alexandre Campeau de la Table de concertation de Mercier-Est. Ça va un petit peu dans le sens de ce qui était discuté précédemment.

2280

Lorsqu'on voit les cartes du Montréal projeté d'ici 2030, 20... etc., on a la boucle de métro de Laval. On a la ligne Jaune qui se promène un peu partout sur la Rive-sud, la ligne Bleue.

2285

Récemment, le gouvernement du Québec a annoncé le prolongement de l'autoroute 19. Il y a l'AMT qui va financer, cofinancer une étude pour aller jusqu'à... amener le train de banlieue jusqu'à St-Jean.

2290

Ma question est très simple, c'est..., puis là, vous avez parlé du merveilleux projets pour amener tout le monde du centre-ville à Montréal vers le Dix30, ce qui est extraordinaire, quand est-ce, puis avec quel moyen on va cesser de faire ce type de projet en 2013, 2014 et penser qu'on peut planifier une région métropolitaine en étirant les tentacules jusqu'à Saint-Hilaire, Sherbrooke, etc.?

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

2295

Madame Joncas.

**Mme FLORENCE JONCAS-ADENOT :**

2300 Oui, parce que là, je commence à rougir à l'intérieur de moi. Vous mettez le doigt sur le bobo, un des bobos qu'il y a actuellement. Comment on fait pour faire des choix? Et je ne reviens pas sur ce que Florence vient de dire - l'autre Florence.

2305 Comment on fait pour faire des choix et puis pour quelles fins? Le transport, c'est un moyen, ce n'est pas une fin. Un mode, c'est un moyen, ce n'est pas une fin. Alors, je vais prendre... je reviens à mes priorités de tout à l'heure, consolidation, révision de chaque projet avec des critères, moratoire sur le développement du réseau routier, développement des transports collectifs au meilleur rapport coût/bénéfice, puis surtout avec le meilleur rapport de qui on peut desservir.

2310 Et là, je réponds maintenant. Il n'y a pas de,... on oublie que l'éparpillement urbain qui s'est fait sur l'ensemble du territoire, il s'est fait grâce au réseau routier; il ne s'est pas fait grâce au réseau de transport collectif. La preuve, c'est que les trains de banlieue ont été fermés progressivement pour permettre aux autoroutes de vivre et aux routes de vivre.

2315 Puis vous avez à peu près 11% en ce moment dans les deuxièmes couronnes d'usage des transports collectifs alors qu'on a vu sur la carte tout à l'heure que c'est du monde qui viennent travailler à Montréal.

2320 Alors, vous avez un territoire réparti, on ne va pas détruire les maisons dans les villes de banlieue. Donc, il faut freiner le développement à travers les champs et trouver des façons que le redéveloppement se fasse en reconstruisant la ville sur elle-même et que les modes qu'on offre à la population soient des alternatives à l'auto solo.

2325 Si on part avec des principes comme ça, puis qu'on se fait un plan pour l'ensemble de la région, on n'est plus en conflit, et là, je ne suis pas d'accord avec mon collègue, on n'est pas avec des conflits diamétralement opposés entre ceux qui habitent en banlieue et ceux qui habitent au centre parce que ceux qui habitent en banlieue, ils sont tannés de venir en voiture travailler au centre. Puis le centre a besoin d'avoir moins de voitures, moins 20%. Puis les

marchandises doivent circuler. Mettez tous les morceaux ensemble, puis arrêtons de travailler à la pièce.

2330

Je termine avec les... moi, je n'étais pas là quand Marcel a parlé hier matin, mais ça a été... j'ai eu un souper avec lui un peu fort un soir, il n'y a pas longtemps, sur : SLR sur le pont Champlain ou pas SLR? C'est un faux problème. Ce n'est pas ça le... Il faut voir à quel besoin ça répond en premier et il va y avoir peut-être des besoins contradictoires et c'est là qu'il faut arbitrer pour prendre le meilleur des besoins auxquels on répond. Marcel, il dit : «Un SLR, ça va encourager les gens de Montréal à aller au Dix30 et ça va fermer les commerces au centre.» C'est ça son raisonnement.

2335

Mais moi, je lui disais : «Oui, mais on transporte 22 000 personnes en autobus aujourd'hui. Les bus, on ne peut pas en mettre plus, ils sont congestionnés quand ils rentrent en ville, puis on met des cônes jaunes chaque matin, chaque soir pour les faire passer. Puis ils sont pognés dans la congestion et il faut qu'on monte ce 22 000 à 30 000 pour enlever des voitures des routes.»

2340

Vous voyez, vous avez deux objectifs, deux besoins. Ça va prendre sur le pont Champlain un mode de transport collectif assez fort pour avoir la capacité de l'équivalent d'une rame de métro. Sinon, on va remettre les gens dans les voitures et ils vont traverser pour venir à Montréal en voiture ou alors, ils vont s'écœurer et ils vont pousser pour avoir des emplois et puis des commerces sur la Rive-sud.

2345

On ne peut pas démolir les maisons, elles sont construites. Ce qu'on peut, c'est travailler à la marge que le développement futur, tout compris, résidentiel, commercial, les emplois, se fasse de façon plus concentrée, puis mieux desservi avec plus de flexibilité par le transport collectif.

2350

Il ne faut pas mettre en compétition les routes et le transport collectif, il faut les faire travailler ensemble.

2355

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

2360

Monsieur Polèse, vous aviez quelque chose, non?

**M. MARIO POLÈSE :**

2365

Non.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Monsieur Morrissette?

2370

**M. PIERRE MORRISSETTE :**

2375

Je suis d'accord avec Florence que ce qui est souhaitable, c'est qu'il y ait un transfert modal entre la voiture et le transport collectif. Le problème, c'est que les gens veulent les deux et le problème, c'est que les gens de la banlieue, et là, je diffère d'opinion avec elle d'où mon pessimisme, ils ne veulent pas laisser tomber la voiture, ils veulent, oui, pouvoir aller au centre-ville matin et soir en transport collectif, puis le plus confortablement possible, et c'est tout à fait légitime, mais je pense qu'ils veulent aussi avoir des routes, puis il fallait entendre les lignes ouvertes quand il y avait dans les médias des sorties sur Turcot, puis tout ça, entendre les lignes ouvertes des gens de la Rive-sud, tout ce qui se disait sur... que c'était important d'avoir des routes, puis que ça n'avait pas de bon sens que des gens se mobilisaient contre le projet Turcot, ils ne comprenaient rien. Et tout ça.

2380

2385

Et mon pessimisme tient au fait que dans le jeu politique entre la banlieue et Montréal, Montréal va toujours être perdante. Les gouvernements du Québec sont élus par la couronne de Montréal, ils ne sont pas élus par le Montréalais. Il n'y a pas d'enjeu politique pour le gouvernement du Québec sur l'île de Montréal et c'est ça le drame.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

2390

Ça a été souligné hier, ça. Oui, Monsieur et ensuite... J'espère que vous avez obtenu une réponse à votre question, Monsieur, dans la mesure où c'était possible.

**M. YVES DESORMEAUX :**

2395

Oui, bonjour. Yves Desormeaux, simple citoyen. C'est une réflexion que j'ai par rapport au transport collectif, mais je vous parlerai plus de transport qui sert la collectivité.

2400

Actuellement il existe, comme vous le savez, des voitures électriques qui s'appellent TESLA qui font 400 kilomètres d'autonomie. Est-ce qu'on pourrait imaginer au Québec qui se cherche souvent des signes distinctifs d'électrifier ces voitures-là?

2405

C'est-à-dire qu'il y ait un achat, que les taxis deviennent des voitures... que ces voitures-là fonctionnent à l'électricité, mais qu'il y ait une volonté politique face à ça. Quand on pense au coût du pétrole et à ce que les chauffeurs de taxi mettent, 2, 300 \$ par semaine d'essence, quand on pense qu'une voiture peut faire 400 kilomètres dans une journée, il n'y aurait pas moyen de faire en sorte qu'il y ait une volonté politique pour dire : C'est assez ce transport-là, on va le moderniser, puis on va faire un saut dans le 21<sup>e</sup> siècle, puis on va créer un signe distinctif pour la ville?

2410

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Est-ce qu'il y a une solution dans l'électrification des autos?

2415

**Mme FLORENCE JONCAS-ADENOT :**

Il y a une solution dans l'électrification des voitures, et je ne rentrerai pas dans les questions techniques, pour répondre à des objections de diminution des émissions de gaz à effet de serre, puis de se créer, de se renforcer le créneau industriel des transports avancés.

2420

Mais c'est un leurre de dire que la voiture électrique va régler les problèmes de congestion parce que ce que ça risque de faire, c'est d'enlever un peu de mauvaise conscience, puis dire on va utiliser plus la voiture. Donc, on sera en contradiction avec l'objectif de diminuer le nombre de voitures dans les zones où on veut qu'on vive plus agréablement et puis diminuer la congestion.

2425

Donc, vous voyez, selon l'objectif que vous poursuivez, une solution peut être bonne pour un objectif et moins bonne pour un autre d'où la notion d'un débat public à l'échelle d'une région. C'est que ça amène sur la table les vrais enjeux, les vrais buts, les vrais besoins, puis ça permet d'éduquer le monde et de faciliter, même si c'est difficile, les choix.

2430

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Merci. Monsieur?

2435

**M. YVES DESORMEAUX :**

Je n'ai pas entendu de réponse.

2440

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Rapidement.

2445

**Mme FLORENCE JONCAS-ADENOT :**

Oui, j'ai répondu. Oui, l'objectif d'électrifier répond à un besoin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, un besoin de créer un secteur industriel des transports avancés propre au Québec, donc, de l'emploi et...

2450 **M. YVES DESORMEAUX :**

C'est déjà beaucoup.

2455 **Mme FLORENCE JONCAS-ADENOT :**

Et c'est déjà dans les politiques gouvernementales actuellement d'encourager l'électrification des transports. Ça va être dans la prochaine politique sur la mobilité qui est en consultation et qui va sortir cet automne. Cependant, je fais toujours mon bémol : ça ne répond pas à l'autre objectif de diminuer la congestion.

2460 **M. YVES DESORMEAUX :**

En partie, je crois que oui parce que je pense que si ce modèle-là est favorisé, il va y avoir un accroissement des gens qui vont décider de ne plus avoir de voiture, qui se promènent déjà en taxi, mais qui vont être encore plus contents de se promener en taxi.

2465

On a actuellement des surplus d'électricité. Ça coûte environ 10% pour faire le même nombre de kilométrage électricité versus pétrole.

2470 **Mme FLORENCE JONCAS-ADENOT :**

Sans allonger la discussion, vous avez raison sur ça à condition que ce soit utilisé par les taxis et par les organismes comme *Communauto* qui a déjà fait un pas cette année en achetant 50 voitures électriques et en les mettant à la disposition de ses membres. Puis ça enlève, chaque voiture *Communauto*, 18 autos par jour, par semaine.

2475

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Donc, quand c'est taxis, il peut y avoir une piste. Quand c'est auto individuelle, on a un problème de congestion qui n'est pas réglé. Alors, on va revenir...

2480

**M. YVES DESORMEAUX :**

C'est déjà ça.

2485 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Oui, on est d'accord. J'espère que vous allez venir nous présenter un mémoire, Monsieur, dans une approche de planification, dans un cadre d'un exercice de planification. Monsieur?

2490

**M. DIMITRI TSINGATKIS :**

Bonjour. Dimitri Tsingatkis de l'Association industrielle de l'Est de Montréal. En fait, je me suis fait un peu *scooper* ma question, mais je vais quand même la nuancer.

2495

Quand on considère que dans l'est de Montréal, il y a tout un pan industriel dont les retombées économiques représentaient par exemple en 2006 4.2 G\$ au niveau de la contribution au PIB du Québec, ce qui est l'équivalent des technologies de l'information et du pharmaceutique combinées, est-ce que vous croyez qu'il y a encore une certaine place au secteur manufacturier traditionnel et particulièrement le secteur de la chimie? Si oui, est-ce qu'il y a moyen de consolider ça ou est-ce qu'il y a quelque chose qu'on peut faire quand on considère que souvent ces industries-là ou ces entreprises-là nécessitent quand même des investissements importants?

2500

2505

**M. MARIO LEFEBVRE :**

Il y a définitivement place et même que je l'espère et ça va rejoindre ce que monsieur Hajaly disait tantôt, la vieille économie, il ne faut pas nécessairement toute la faire mourir. Oui, il y a des choses qui évoluent.

2510

Bel exemple d'ailleurs de dire que l'Italie tire encore son épingle du jeu en textile, mais du textile différent. Ils ne font plus des bonnets et des tuques, maintenant ils les confectionnent, ils les dessinent et ils les font confectionner ailleurs.

2515           Donc, les industries peuvent changer, mais ça ne veut pas dire que tous les espaces industriels doivent devenir des condos, enfin je ne le souhaite vraiment pas, et d'ailleurs j'ai parlé durant ma présentation de faire de Montréal une ville belle. C'est important que Montréal devienne belle pour attirer des personnes.

2520           Mais le but d'attirer des personnes, c'est pas juste d'attirer des personnes, c'est d'attirer des entreprises aussi parce que chez nous au *Conference Board* du Canada, on se rend compte qu'il y a de plus en plus d'entreprises qui viennent nous voir et qui nous posent la question suivante : ils disent : «Où est-ce qu'on peut s'établir au Canada pour trouver notre main-d'œuvre non seulement aujourd'hui, mais demain, après-demain et l'autre demain d'après?»

2525           Ça, ça veut dire quoi? Ils veulent savoir où est la forte croissance de population, où est-ce qu'ils vont la trouver pour pouvoir s'établir là. Donc, ça veut dire qu'en attirant des personnes en se faisant beaux et belles, vous pouvez aussi attirer des entreprises parce que c'est ce que les entreprises veulent. Ils veulent aller s'établir là où il y a un pouvoir d'attraction sur les personnes, là où ils vont trouver leur main-d'œuvre à moyen et long terme.

2530           Donc, vous allez faire d'une pierre deux coups. C'est pour ça que c'est important de garder nos espaces industriels, enfin, peut-être pas tous, mais en tout cas une bonne partie, non seulement de les garder, mais de les embellir afin de pouvoir les offrir éventuellement à des entreprises qui vont vouloir venir s'y établir. Si vous les laissez se délabrer, bien, ça va être très difficile de rendre ça attrayant à une entreprise qui voudrait s'y établir.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

2540           Une réaction?

**M. DIMITRI TSINGATKIS :**

2545            En fait, oui. Si j'ai bien compris, donc, votre réponse, c'est que l'accroissement, c'est par la main-d'œuvre que passe par exemple la consolidation ou l'évolution du secteur manufacturier traditionnel?

**M. MARIO LEFEBVRE :**

2550            Bien, de plus en plus. Le vieux dicton qui disait les gens vont là où sont les jobs, c'est vraiment en train de changer. Ce n'est plus si automatique que ça. Ce n'est plus une compagnie décide : «Je vais m'installer là, les gens vont venir», ce n'est pas vrai. De plus en plus maintenant les compagnies font bien attention à là où ils s'installent, s'assurer qu'ils  
2555 s'installent dans un endroit où il y a une croissance de population qui est non seulement là aujourd'hui, mais qui est anticipée de rester et ça, c'est un changement de paradigme très très important.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

2560            Monsieur Morrissette ?

**M. PIERRE MORRISSETTE :**

2565            Ce qui se passe dans le textile en Italie finalement, ça se passe pas mal aussi à Montréal. Montréal demeure un centre important de design et de mode au niveau textile et là, on est plus dans des productions à valeur ajoutée et je pense que c'est la même chose pour le secteur manufacturier. Il doit aussi se moderniser, puis avoir des productions qui sont beaucoup plus à valeur ajoutée, qui reposent plus sur le design, sur la conception que sur la  
2570 fabrication de tout de A à Z.

                 L'autre élément que je voulais apporter, puis je pense que je n'apprendrai rien, surtout pas à monsieur Lefebvre là-dessus, c'est la théorie ou la thèse de monsieur Rubin, Jeff Rubin,

2575

que les facteurs de délocalisation qui ont favorisé les pays émergents, c'est-à-dire un bas coût du pétrole et un bas coût de main-d'œuvre sont en train de changer et lui, il prédisait quasiment dans cinq ans un retour du manufacturier dans les pays occidentaux.

2580

C'est peut-être un peu optimiste, mais moi, je pense qu'effectivement à plus ou moins long terme, il va y avoir un retour de pertinence, d'opportunité d'avoir du développement manufacturier...

**M. MARIO POLÈSE :**

Ça se passe déjà.

2585

**M. PIERRE MORRISSETTE :**

2590

Effectivement. C'est déjà en train d'arriver et je donne juste un exemple, *Tristan America* qui ne faisait aucune production au Québec depuis plusieurs années, donc, qui avait gardé son centre de design et tout ça à Pointe-St-Charles, à un moment donné, je crois le président de la compagnie, puis il m'apprend qu'il vient d'ouvrir une usine en Estrie. Alors moi, j'étais un peu surpris d'apprendre qu'on ouvrait une usine de textile en Estrie en 2010 et ce qu'il m'a expliqué, c'est oui, ça coûte moins cher de faire fabriquer ailleurs, mais le coût de reconditionnement des vêtements avant de les accrocher dans la boutique éliminait quasiment l'avantage économique de faire fabriquer à l'étranger.

2595

Alors, il y a aussi une question de contrôle de la qualité, qu'on peut avoir un bien meilleur contrôle sur la qualité quand l'activité de fabrication est plus proche.

2600

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Est-ce que vous avez eu aussi une réponse à votre deuxième volet de question : Qu'est-ce qu'on peut faire pour..?

2605 **M. DIMITRI TSINGATKIS :**

Bien oui, en quelque sorte, mais en fait juste peut-être un petit complément d'information juste pour le bénéfice de l'auditoire. Le seul endroit où on fabrique le polyester, c'est ici à Montréal-Est. Ça fait que pour faire le lien avec l'industrie du textile.

2610 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Le seul endroit au Canada?

2615 **M. DIMITRI TSINGATKIS :**

Au Canada, oui, effectivement.

2620 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Bon.

**M. DIMITRI TSINGATKIS :**

2625 Merci.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

2630 Alors, écoutez, je voudrais vous demander de remercier avec moi nos panélistes. Ça a été une rencontre extrêmement riche et extrêmement intéressante. Les gens ont faim, alors... si vous êtes court court, oui.

**M. LUDOVIC MATTHEWS :**

2635 C'est juste pour savoir : Avez-vous été consulté pour la préparation du PDM? Puis  
deuxièmement si le futur maire est bien le leader du développement de transport de la région,  
j'espère que peut-être il considérerait votre expertise à titre de consultant pour préparer une  
bonne solution.

2640 **Mme FLORENCE JONCAS-ADENOT :**

On ne connaît pas le futur maire.

**Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

2645

D'accord. Alors...

**PAUSE-LUNCH**

2650 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.  
Et, j'ai signé :

2655 \_\_\_\_\_  
**LOUISE PHILIBERT, s.o.**