

1175

M. DANIEL CHARTIER
Citoyen

1180

LA PRÉSIDENTE :

Et maintenant, j'inviterais monsieur Daniel Chartier. Bonsoir, Monsieur Chartier. Je vous rappelle la consigne, dix minutes de présentation, dix d'échanges, questions. C'est bon?

1185

M. DANIEL CHARTIER :

Bonjour. Mon thème c'est de consolider Montréal ou retisser Montréal en respectant et en mettant soigneusement en valeur son ADN.

1190

Pour ça, il faut d'abord comprendre les singularités de Montréal. Comprendre c'est quoi l'essence de la Ville, l'essence des quartiers et les mettre en valeur, mais aussi, il faut s'arranger pour ne pas détisser, dévitaliser ses éléments de caractéristiques.

1195

C'est-à-dire que souvent on vient faire des gestes ponctuels, planter des arbres ici ou là, ou faire des gestes à courte vue pour dire « oui, on a densifié ou on a... », mais là, on perd les grandes perspectives, on perd le sens du patrimoine, on perd les choses.

1200

Un moment donné, je parlais avec André Lavallée qui m'avait appelé pour me demander de promettre solennellement de me battre pour les paysages. J'ai dit « O.K., oui. », mais c'est ça, c'est l'idée de dire comment on fait pour garder ce qui est important en termes de paysages, en termes de patrimoine.

Et ce qui est extraordinairement important, à Montréal, c'est toute l'espèce d'image de marque formée par le mont Royal, le centre-ville, le Vieux-Montréal, le Vieux-Port, le fleuve et Jean-Drapeau.

1205 Il y a eu de multitudes de consultation sur chacun de ces lieux-là, c'est vraiment, si on faisait la totale de ça, ça serait extraordinaire. D'ailleurs, il y a eu un mémoire, l'OCPM a fait un document spécial sur juste le mont Royal, mais je ne m'étendrai pas là-dessus, mais à quelque part, c'est cette composition-là.

1210 Il y a quelques années, la Ville de Montréal a essayé de faire reconnaître le parc du Mont-Royal, le mont Royal par l'UNESCO comme site du patrimoine mondial et ça n'a pas marché. Puis, on a fait appel à une experte américaine, là, Patricia O'Donnell qui a donné l'exemple de Rio qui avait essayé de faire reconnaître sa montagne et ils ont dit « non, non, non ».

1215 Finalement, ils ont trouvé une nouvelle stratégie, c'est-à-dire l'île, la mer, la plage de Copacabana, le centre-ville, le Corcovado et en haut. Donc, c'est cette image de marque là qui est...

1220 Et d'ailleurs, il faut voir la quantité de cartes postales, à Montréal, qui concerne... soit vue du mont Royal vers le fleuve, soit du fleuve, des îles vers le mont Royal. Toute cette forme-là.

Donc, à quelque part, quand on voit les développeurs dire « oui, mais il faut réinventer Montréal... », c'est correct, il faut le consolider, le retisser, mais à quelque part, il ne faut pas dénaturer cet ensemble-là.

1225 Et à quelque part, ça, ça doit être reconnu non seulement par Montréal, par la CMM, par le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada et ultimement, par l'UNESCO. Ça devrait être un des grands objectifs parce que ça ne se fera pas en cinq minutes faire une telle reconnaissance internationale, mais c'est quelque chose qui est hyper important.

1230 Pour passer à l'autre aspect. Là, on était dans ce qui est extraordinaire déjà et là, c'est ce qui est détricoté et qu'il faut retricoter.

1235 Là, je parlais de développer l'accessibilité physique et visuelle au fleuve, mais surtout, il faut comme retisser l'Est de Montréal. L'Est de Montréal a été blessée à de multiples occasions par la création d'autoroutes, la création de transport, le port de Montréal qui est venu détruire une partie de Longue-Pointe, le deuxième plus vieux quartier de Montréal, lieu de colonisation.

1240 Et à quelque part, cette déstructuration là des quartiers et en plus, cette création de tranchées quasiment impossibles à traverser ou très difficilement traversable, puis en plus, il y a des échangeurs autoroutiers à plusieurs endroits qui accentuent ces barrières insensées.

1245 Donc, il faut retisser, c'est prioritaire, si on veut revitaliser l'Est, il faut faire disparaître ces barrières-là et comment? C'est en les retissant, puis ce n'est pas en rajoutant de nouveaux modes brutaux qui vont venir rajouter à la victimisation de l'Est.

1250 Donc, il y a cette transformation-là, donc les échangeurs ne doivent plus être des échangeurs qui favorisent la vitesse, mais doivent être des échangeurs, des carrefours. Il faut que l'Est ait le droit aussi à des carrefours qui ont de l'allure.

1255 On a toute la signalisation autoroutière envoie les touristes passer par l'échangeur Sherbrooke, ça devrait être la porte de l'Est. C'est là que les gens arrivent : la 25, la 20, la 40; tout le monde est envoyé là pour aller au centre-ville.

1260 Et, on a réaménagé ça de façon ignoble, il y a quelques années, sans respect même que c'est encore plus dangereux pour les cyclistes, mais tout ça pour dire que ça n'a pas de sens cette espèce de façon d'agir du MTQ, puis de la Ville de Montréal par rapport à l'Est. On n'aurait jamais fait ça ailleurs.

1265 Deuxièmement, transformer en profondeur les interfaces entre le port de Montréal et le voisinage. Je ne parle pas de dévitaliser le port. Le port est un actif important, mais en 2011, il promettait « on va avoir des pôles d'interprétation », il y avait tout un document et tout ça, c'est resté lettre morte, ce sont juste des promesses.

1265 Nous, ce qu'on a droit, c'est d'avoir de petites plantations ici ou là, t'sé, c'est de l'ordre de
« on va mettre un dix millièmme des budgets pour faire assemblant qu'on a fait quelque chose pour
l'Est ».

1270 Non, mais c'est vraiment profondément insultant, on ne parle pas d'un centième ou d'un
millièmme, on est dans les ordre d'un dix millièmme ou moins, là, t'sé. Eux autres, ils ont quasiment
un milliard pour réorganiser le port. C'est à coup de cinquantaine de millions à chaque fois, puis
« on va mettre quelques milles pour faire une job ».

1275 Donc, à quelque part, il faut que ce soit repensé, qu'il y ait de vrais pôles d'interprétation,
qu'il y ait des bâtiments qui ont du bon sens, qu'il y ait des interfaces. On va changer les clôtures à
mailles de chaîne pour des clôtures Omega.

1280 Ce n'est pas une vraie requalification des interfaces avec le voisinage. Il faut qu'il y ait un
travail de fond incluant des œuvres importantes. On avait, un moment donné, parlé de monsieur
Derouin qui est natif du quartier, de Mercier-Est, qui est natif de Longue-Pointe qui a fait des
œuvres extraordinaires qui a été approché, qui serait intéressé de faire quelque chose.

1285 Mais là, « Eille, pourquoi faire des œuvres importantes dans l'Est? On va se contenter de
faire de petites affaires ». C'est ça qui est profondément enrageant, il faut qu'il y ait de vrais
gestes.

1290 Finalement, dans ce volet-là, la Promenade-Bellerive, c'est l'accès au fleuve. Fait que t'sé,
on parle d'un accès au fleuve pour plusieurs centaines de milliers de personnes, c'est quasiment
un demi-million de personnes pour qui, cet accès au fleuve... et, c'est un accès au fleuve que tu
peux aller au bord du fleuve.

1295

Tandis que le Vieux-Port, tu le regardes; l'autre, c'est l'Île Sainte-Hélène, les îles et l'Expo, où est-ce qu'il y a vraiment un accès, mais la Promenade-Bellerive, il y a un potentiel, mais tout ça est traité comme « ah, l'arrondissement de Ville Centrale ne sont pas capables de s'entendre sur les façons de faire ».

1300

Il faut qu'il y ait un travail concerté avec le port... je le sais, deux minutes onze. Fait que c'est ça, il faut qu'il y ait cette consolidation-là, un travail vraiment concerté, très serré.

1305

Et je vais finir avec les enjeux de REM de l'Est parce que j'ai été, je fais un mémoire à titre personnel, mais j'ai été quand même membre du Collectif en environnement Mercier-Est, je suis vice-président et celui qui parle, qui est porte-parole sur les enjeux de transport collectif.

1310

Et tout le REM de l'Est, on essaie de nous l'imposer de façon brutale et là, il y a une nouvelle version qui est le REM, Yaccarini-Savard, et qui reprend, c'est la même chose, donc avec un REM souterrain, mais un REM souterrain, c'est un tunnel plus gros que le métro, c'est juste que les stations sont plus petites.

1315

Donc, on a le cinquième de la capacité pour un coût légèrement inférieur. Donc, ça ne vaut pas la peine. Pourquoi créer de la classe sardine dans l'Est avec des impacts visuels dans la partie est entre l'Assomption et le Bout-de-l'Île? C'est inadmissible.

1320

Donc, à quelque part, il faut dire non à ça et il faut qu'il y ait des analyses qui incluent le tramway, puis d'ailleurs, ça avait été promis par la CAQ, par le PQ et la Ville de Montréal dans le projet de modernisation.

On a besoin de projets d'envergure, il faut que ce soit fait de façon très volontariste et très respectueuse des citoyens.

1325 Et je finis avec une espèce de liste de mon vade-mecum, c'est-à-dire que depuis des années je sou mets des mémoires à titre personnel ou avec des organisations et j'arrive, c'est-à-dire, bien, je me disais, je ne peux pas développer chacun de ces sujets-là, je fais une espèce de synthèse. Donc, j'ai essayé de faire la synthèse pour que les gens puissent consulter les différents documents.

1330 Mais, pour revenir au début, l'important c'est de comprendre l'essence de ce qui est Montréal, retisser Montréal, puis que les transports collectifs soient au service de cette façon de tisser et non accentué les brisures actuelles.

LA PRÉSIDENTE :

1335 Vous avez dit votre dernier mot. Merci beaucoup, Monsieur Chartier. Des questions, qui commence?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Vous parlez de repenser l'accès visuel ou créer des...

1340 **M. DANIEL CHARTIER :**

Répétez, s'il vous plaît?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1345 Repenser l'accès visuel au fleuve, repenser via des interfaces. Vous, vous suggérez quoi? Parce que ça fait 30 ans ou peut-être même plus qu'on parle de ça, même au niveau du Parc Bellerive de donner meilleur accès au fleuve aux citoyens.

1350 Mais, vous suggérez quoi comme approche, comme solutions?

M. DANIEL CHARTIER :

1355 Bien, il y avait eu un plan directeur, dans les années '80, fin des années '80-2000, il y a toute une analyse qui a été faite avec la Ville avant qu'elle soit des fusions sur l'ensemble du territoire.

1360 Mais ensuite, c'est devenu la Ville-Centrale qui s'occupe de la Promenade-Bellerive et l'arrondissement s'occupe des terrains à côté et le port fait sa job de chaque côté. Et les trois ne se parlent pas et quand on dit à l'arrondissement « Pouvez-vous pousser pour le port, mettre des installations d'interprétation sur ses territoires? – Ah, bien, là, ça, nous autres, on ne peut pas demander ça... ».

Eille, ils ont huit cents millions, ils peuvent faire quelque chose.

1365 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Mais vous, personnellement, est-ce que vous aviez des idées? On a d'autres personnes qui nous ont présenté même des projets de navettes vers les îles et toutes sortes de systèmes.

1370 **M. DANIEL CHARTIER :**

Oui, mais effectivement, ça fait partie de ça. C'est que la Promenade-Bellerive, en soi, elle n'est pas capable de répondre à la demande du demi-million de personnes.

1375 Donc, c'est comme la porte pour aller vers les îles qui sont dans le fleuve, vers l'archipel, mais il faut qu'il y ait une mise en scène. Moi, je plaide pour la question des notions de corridors visuels vers le fleuve.

1380 Là, ce qu'on fait depuis une décennie, c'est qu'on rajoute des bricoles ici et là qui cachent toujours plus les vues vers le fleuve et qui rendent l'accès au fleuve encore plus compliqué, encore moins agréable, il faut descendre, en tout cas, des affaires qui n'ont pas d'allure.

Mais, ce n'est pas à l'échelle alors qu'à Québec, ils ont fait une vraie job. Nous autres, on a comme le droit juste à un travail d'amateurs ou de seconde art. Ça prend un vrai travail de concertation entre la Ville...

1385

Il faut que ça devienne une priorité, qu'on dise que retisser l'Est « bien, allons-y gaiement », mais faisons de vrais projets ensemble plutôt que de dire « ah, bien là, on va mettre une petite job vite, là, on n'a pas le temps de se concerter ».

1390

Puis c'est trop compliqué de demander au gouvernement du Québec si on peut couper quelques arbres ou si au gouvernement fédéral, telle chose.

1395

Il faut que ce soit fait dans les règles de l'art, faut pas qu'on passe comme... moi, j'ai travaillé pendant 23 ans sur le mont Royal, je suis habitué à travailler sur des (*inaudible*) en concertation, il faut qu'il y ait une concertation majeure.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1400

Alors, j'entends bien et nous entendons bien votre coup de cœur par rapport à l'est et vous n'êtes pas le seul d'ailleurs à nous en parler.

1405

Mais, dans le cadre du PUM, comment pensez-vous qu'on pourrait arriver à remédier à la dualité entre l'Est de Montréal, l'ouest de Montréal, le centre-ville? Comment développer un regard global lorsqu'on est en train de penser le PUM?

Comment penser un regard global où on ne serait plus à nommer l'Est, centre-ville ou d'autres quartiers, vraiment penser Montréal? Est-ce utopique? Est-ce quelque chose qu'on peut remédier? Est-ce qu'on peut corriger cette situation s'il y a situation à corriger?

1410 **M. DANIEL CHARTIER :**

C'est parce que l'Est est tellement vaste, comme disait monsieur Lavallée, dans le temps, il disait : « *L'Est est plus grand que Barcelone.* »

1415 Puis, il y a d'immenses territoires en jachères à réinventer. Le problème c'est qu'on vient nous faire des entrepôts d'Amazon ou des Costco; ce n'est pas ça qui va changer le paradigme actuel.

1420 C'est d'abord de retisser, je reviens, il y a des pôles, on a un métro qui fonctionne très bien, il devrait y avoir un système de tramways aussi ou possiblement des prolongements de d'autres lignes de métro, ou des interconnexions.

1425 Mais, il faut qu'il y ait un système de transport collectif de très grande qualité. Monsieur Lefebvre est venu présenter les enjeux, un scénario de tramways. C'est à la RTM de regarder comment arrimer Tram/train/tramway, et cetera.

1430 Mais, c'est sûr que 2050, il va y avoir des tramways à Montréal, puis il va avoir un axe qui va partir de Lachine pour se rendre dans l'Est. Là, de savoir c'est quoi qui est prioritaire, un premier, deuxième, troisième? Ce n'est pas à nous autres à le déterminer, mais cette vision d'un transport collectif structurant est...

1435 Mais là, ils nous arrivaient tout le temps avec le REM « oui, mais c'est le REM qui est la clé pour avoir quelque chose... », c'est ça, il faut se faire dévitaliser, nous autres, pour que les développeurs puissent développer leur territoire.

1440

Alors que qu'est-ce qu'il faut, c'est qu'il y ait un travail en concertation avec les quartiers. Là, ce qu'on fait c'est qu'on dévitalise les quartiers et en disant « oui, mais ce n'est pas grave, vous autres, on va vous scrapper, on est habitués de vous scrapper, vous êtes habitués de vous faire passer dessus, on va continuer. Puis là, on va faire quelque chose de beau à Pointe-aux-Trembles ».

1445

Bien oui, mais là, ça n'a pas d'allure, ça. Il faut qu'il y ait un travail respectueux des populations et un retissage. Entre le métro Radisson et le métro Honoré-Beaugrand, là, ce sont deux pôles. Radisson, c'est le grand pôle intermodale de transport de la couronne de l'Est, puis Honoré-Beaugrand, tout ça doit être repensé que ça devienne un pôle.

1450

Et là, on n'est pas dans les petites maisons. Là, ce qu'on fait actuellement, on envoyait tout le monde dans les petites maisons dans le coin d'Honoré-Beaugrand, ça n'a pas de bon sens, ce sont de petites maisons.

1455

À Radisson, tu es sur le bord de l'autoroute, là, donc tu peux faire des choses à assez haute densité, mais une qualité, là. Là, ce qu'on a fait, il y a quelques années, on a dépensé une cinquantaine de millions, en tout cas, bien...c'est l'accès au port, là, mais on a dépensé des millions pour faire des cochonneries.

1460

C'est ça qui est malheureux. Je veux dire « on vous a fait plaisir, on a dépensé des millions »; non, vous avez dépensé des millions pour appiérer notre qualité de vie. C'est toujours ça qui se passe. Je m'excuse.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Je vous en prie. Je vous entends bien, merci.

LA PRÉSIDENTE :

1465

Vous parlez de navette fluviale électrique qui devrait relier autant le fleuve que la rivière des Prairies. Est-ce que ça fonctionnerait l'hiver aussi?

M. DANIEL CHARTIER :

1470

Bien, avec le réchauffement climatique, ça va fonctionner de plus en plus longtemps, là, et la voie maritime, bien en tout cas, je ne sais pas jusqu'où ça peut aller, jusqu'à quand, mais là, les gens parlent de faire en sorte que les navettes, elles vont être prolongées, probablement l'an prochain, ça va aller jusqu'en novembre.

1475

Peut-être que janvier, février, ça ne marchera pas, de toute façon, on n'ira pas à la plage en janvier, février, là. Ça, je pense que même en 2050, on n'ira pas se baigner en...

LA PRÉSIDENTE :

1480

En tout cas (*inaudible*)...

M. DANIEL CHARTIER :

1485

...on va y aller en *wetsuit*, mais les systèmes de navettes peuvent être fonctionnels assez longtemps, puis à la limite, là, avec le pont-tunnel, là, c'est un enjeu majeur.

Moi, j'avais demandé « pourquoi vous ne faites pas en sorte que les autobus se rendent à proximité de la navette, d'un bord et de l'autre, puis que les stations Bixi soient là? »

1490

1495 Là, la station Bixi est à un kilomètre de la navette. Ça, on parle d'intégration de transport, là, puis c'est cette année, là. Ils ont fait une nouvelle navette qui part de la Promenade-Bellerive et qui se rend à Boucherville, mais la station de Bixi est à, bien, un demi-kilomètre, mais ça n'a pas de sens. Il faut qu'elle soit plus proche que ça, puis la même chose à Boucherville, il faut qu'il y ait une station Bixi plus proche.

1500 T'sé, il faut intégrer tout ça pour que ça fasse partie du cocktail transport non seulement à Montréal, mais parce qu'il y a des gens qui partent, moi, mon voisin, il partirait de chez nous, il prend la navette, il part des bicycle et s'en va travailler à Pratt & Whitney.

1505 Ça fait partie de la vie, ça, ces choses-là. Puis d'ailleurs, c'est un gros problème, actuellement, avec le pont-tunnel qui va être bloqué, comment les gens vont se rendre sur la Rive-Sud? Tout est conçu pour que les gens de la Rive-Sud se rendent chez nous, mais nous autres, partir de Mercier-Est et se rendre à la Rive-Sud, ça va être l'enfer.

LA PRÉSIDENTE :

D'autres questions? Non.

1510 **M. DANIEL CHARTIER :**

Vives les navettes.

LA PRÉSIDENTE :

1515 Bien, écoutez, moi, j'en avais une, mais je pense que vous avez été très clair, je me disais est-ce que... parce qu'on est rendus à la page 24 quand vous le dites, fait que je me disais... mais, vous voulez vraiment qu'on priorise l'Est?

1520

M. DANIEL CHARTIER :

Bien, c'est parce qu'on a été sacrifié depuis des décennies, qu'on passe en dessous de la table. Quand ils mettent de l'argent pour l'Est, par exemple le port, bien c'est juste pour nous faire souffrir plus.

1525

Puis la même chose quand ils ont fait optimisation de l'autoroute 25, bien, O.K., on met des millions, mais 100 millions, mais ça n'a pas amélioré notre qualité de vie, ça l'a empirée.

1530

Fait que pouvez-vous faire des affaires qui sont respectueuses de la population de l'Est, puis qu'ils vont participer à cette revitalisation parce que c'est un immense territoire. Et il y a des développeurs qui regardent ça avec grande convoitise, mais c'est parce qu'il faut que les plans ne soient pas faits au service des développeurs d'abord, mais au service de la population.

1535

Puis, il y a moyen de faire des choses avec les développeurs pour qu'il y ait des projets. Quand on regarde les Bassins du Nouveau Havre, l'autre cas, le gouvernement du Canada a travaillé avec les développeurs et ils ont tout planifié, il y avait des terrains à développer.

1540

Moi, je parle le Mont St-Antoine ou Louis-H. Lafontaine, de grands terrains, il y a moyen de développer des choses, puis ce sont des terrains du gouvernement. Il pourrait même récolter de l'argent, mais en développant intelligemment, pas en donnant ça à un développeur et « fait ce que tu veux, mon grand ».

1545

Malheureusement, c'est ce qu'ils font d'habitude. Il ne faut pas que ce soit ça, il faut que ce soit concerté.

LA PRÉSIDENTE :

Et planifié.

1550 **M. DANIEL CHARTIER :**

Et planifié.

1555 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Bien, merci beaucoup.

1560 **LE COMMISSAIRE CHARLES :**

Merci beaucoup.

1565 **M. DANIEL CHARTIER :**

Merci infiniment.

1570 **LA PRÉSIDENTE :**

Il est 20 h 18, on devait prendre la pause à 20 h 30. Est-ce que les représentants d'Habiter Ville-Marie sont arrivés? Non. Alors, on va prendre la pause maintenant, O.K.?

1575

PAUSE
