

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

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

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL,**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 7

Séance tenue le 10 septembre, 19 h
Bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 10 SEPTEMBRE 2013

MOT DU PRÉSIDENT 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

ENVIRONNEMENT JEUNESSE

Mme Catherine Gauthier, Mme Véronique Arseneau et M. Jérôme Normand..... 3

RUE PUBLIQUE

M. Zvi Leve 17

COMMISSION SCOLAIRE DE MONTRÉAL (CSDM)

Mme Catherine Harel-Bourdon et M. Gilles Petitclerc 28

CATHÉDRALE VERTE

M. Nicolas Vezeau, M. Jean-Baptiste Reulet et M. Simon Rocheleau..... 3

VIVRE SAINT-MICHEL EN SANTÉ (VSMS)

Mme Ève-Isabelle Chevrier et M. Pierre Durocher 49

LES AMIS DE MEADOWBROOK,

M. Campbell Stuart 59

M. MICHEL BOISVERT 69

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

M JEAN BURTON, président :

5 Mesdames, Messieurs bonsoir, on va démarrer sans plus tarder. Je me nomme Jean Burton, je préside cette commission, mes collègues Irène Cinq-Mars et Alain Duhamel se joignent à moi pour vous souhaiter la bienvenue à la deuxième partie de l'audience sur le *Projet de plan de développement de Montréal*.

10 Nous sommes secondés par une équipe composée de madame Ginette Thériault, secrétaire de commission, monsieur Michel Agnaïeff, mesdames Stéphanie Wells et Lise Naud.

15 Nous accueillons ce soir les personnes et les organismes qui se sont inscrits pour exprimer leur opinion. Pour la deuxième partie de l'audience, cela se passe entre les citoyens et la commission; les représentants de la Ville qui ont répondu aux questions en première partie ne sont pas là. Ce sont les citoyens qui vont prendre place devant nous.

20 Nous avons planifié neuf séances d'audition des mémoires et nous entendrons plus de 70 citoyens et représentants d'institutions et d'organismes. La commission a aussi reçu des interventions écrites qui ne sont pas présentées devant nous.

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

30 Quant au déroulement de la séance, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire, nous allouerons une vingtaine de minutes à chacun, incluant le temps de présentation et d'échange avec les commissaires.

35 À ceux et celles qui ont déposé un mémoire, je rappelle que nous l'avons lu attentivement; je vous invite donc à présenter les éléments essentiels de façon à laisser le plus de temps possible pour un échange avec nous. J'insiste à nouveau sur cet aspect-là, parce qu'à plusieurs reprises, on a eu une lecture extensive du document qui a pris 19 minutes et demie, ce qui laisse un peu moins de temps pour des échanges. Donc, essayez de rassembler vos idées de façon à ce qu'on ait le maximum d'échange avec vous.

40 Les mémoires seront rendus publics une fois les séances d'audition des mémoires terminées et ils demeureront accessibles sur le site internet de l'Office.

45 Une fois la consultation terminée, les commissaires entreprendront l'analyse de l'information et des mémoires; le rapport devrait être déposé aux élus municipaux à la fin de l'année pour être rendu public en janvier 2014. Les décisions à prendre par la suite appartiennent aux élus.

50 Vous noterez la présence d'une sténographe, madame Yolande Teasdale, bonsoir, et d'un responsable de la sonorisation et de la technologie, monsieur Michel Lucas. Donc, pour tout problème d'informatique, vous vous retournez de ce côté, le miracle va se produire.

55 Comme pour les séances de la première partie, tout ce qui est dit au cours de l'audience est enregistré. La transcription des notes sténographiques sera accessible sur le site internet de l'Office. J'ajoute que la commission est soutenue dans son travail par l'équipe de l'Office que vous avez rencontrée notamment à l'accueil, et les personnes qui s'occupent de la logistique de cette séance.

60 La séance de ce soir devrait prendre fin vers 22 h 30 au plus tard. Nous le souhaitons et vous aussi, si tout se déroule comme prévu.

60 Enfin, comme vous le savez, la commission tient à ce que le climat demeure serein; je rappelle donc que les propos malveillants ou les interventions qui portent atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation des personnes sont irrecevables.

65 Comme il est de coutume, en matière de consultation publique, si pour une raison ou pour une autre, des inexactitudes se glissaient dans les propos tenus ce soir, les représentants de la Ville pourraient user de leur droit de rectification. Je leur accorderai la possibilité d'exercer ce droit à la fin de la séance, s'il y a lieu. Il s'agira, bien entendu, de rectifier un fait et non pas d'émettre un commentaire ou un avis.

70 J'invite maintenant madame Catherine Gauthier, madame Véronique Arsenault et monsieur Jérôme Normand, s'il vous plaît. Mettez-vous à l'aise, s'il manque une chaise, vous faites comme chez vous. Ah! Des plantes vertes. Vous allez nous parler de verdissement.

M. JÉRÔME NORMAND :

75 Alors, vous nous dites si c'est bon pour le son? Ça a l'air?

LE PRÉSIDENT :

Tout à fait.

80 **M. JÉRÔME NORMAND :**

Donc, chers commissaires, Madame Cinq-Mars, Monsieur Burton, Monsieur Duhamel, bonsoir.

85 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir!

90 **M. JÉRÔME NORMAND :**

Bonsoir à tout le monde ici. Je me présente, je suis Jérôme Normand, directeur général de l'organisme ENvironnement JEUnesse, je suis accompagné de mes collègues Véronique

95 Arsenault, qui est employée et Catherine Gauthier qui est administratrice. On représente donc l'organisme EnJeu qui est un organisme national d'éducation relative à l'environnement, qui s'adresse spécifiquement aux jeunes de moins de 30 ans, donc partout à travers le Québec, dans le but de stimuler le développement d'une conscience environnementale et d'une pensée critique chez eux, afin qu'ils exercent des actions citoyennes pour un avenir viable.

100 ENvironnement JEUnesse a comme trois grands axes d'intervention qui sont d'informer et de former les jeunes et les intervenants, particulièrement en milieu scolaire, à travers des projets, des ateliers et des événements; de concevoir, diffuser et mettre à jour des outils pédagogiques et de soutien à l'action pour les jeunes; et de participer, comme ce soir, à des consultations, à des commissions, à des débats publics sur les enjeux environnementaux pour y promouvoir, entre autres, la place des jeunes et de l'éducation à l'environnement, mais aussi
105 pour donner l'occasion à des jeunes de voir qu'on n'a pas besoin d'être expert pour participer à l'élaboration d'un mémoire et à le présenter.

110 Donc, on va vous présenter, de manière succincte, afin de justement faire de la place aux échanges, nos recommandations en trois grands volets qui sont : l'aménagement, que je vais vous présenter; les transports et déplacements, que Véronique va vous présenter; et la gouvernance que Catherine va vous présenter. Donc, on se lance tout de suite.

115 Ce qu'on vous propose, entre autres au niveau aménagement et urbanisme et qui sont, tout ça, ce sont des priorités, comme je vous le disais, qui ont été élaborées par des jeunes qui sont membre de l'organisme et qui ont été compilées par quelques administrateurs et employés.

120 Donc, un élément qui est important, pour nous, c'est la densification, donc densifier pour rendre les déplacements plus efficaces, entre autres par la substitution de voies dédiées à l'automobile, qui sont évidemment très peu denses, par des voies réservées au transport collectif à haute densité. C'est un élément, on pense, qui a été démontré, qui est très simple à appliquer.

Entre autres, de remplacer également des stationnements de surface par diverses autres méthodes pour augmenter la densification du territoire;

125 Aussi, repartager l'espace de la rue plus équitablement pour tous les utilisateurs et non pas seulement ceux de véhicules motorisés;

Instaurer des mesures d'apaisement de la circulation, ça se fait facilement;

130 Les sas vélos, qu'on a pu voir dans différentes grandes villes à travers le monde, qui permettent aux cyclistes d'être devant les automobiles au carrefour;

135 Inclure des traverses piétonnes et cyclables sécuritaires nombreuses, stratégiques et bien éclairées sur les projets de transport majeurs qui fractionnent le tissu urbain, qu'on pense à Turcot, par exemple, pour ne pas le nommer;

Poursuivre les initiatives de cuisine de rue qui ont été entamées à l'été 2013;

140 Également, verdir la ville, donc poursuivre le verdissement, protéger les milieux naturels, les connecter par des corridors verts, les rendre accessibles au public; améliorer l'accès au fleuve Saint-Laurent par des plages, des quais, les bandes riveraines, des accès pour la pêche; encourager les projets de ruelles vertes, de jardins de rues, de verdissement de cours d'école en s'inspirant évidemment des initiatives qui ont été mises en place dans différents arrondissements, notamment Rosemont-Petite-Patrie.

145 Je passe la parole à Véronique pour le volet transport.

Mme VÉRONIQUE ARSENAULT :

150 Et le micro aussi, c'est bon. Alors, dans un contexte où Montréal veut réduire ses émissions de gaz à effet de serre, puis comme le secteur des transports est assurément un des pôles d'émissions majeurs, il va sans dire que de réduire l'utilisation de la voiture serait un pas dans la bonne direction. Et pour ce faire, nous pensons que d'encourager, en fait de favoriser la pratique de transports actifs, dont le vélo à l'année, est sûrement une bonne idée.

155 Donc, pour ce faire, pour favoriser la pratique des transports actifs et la rendre respectueuse aussi; nous pensons qu'il faut faire beaucoup de sensibilisation en partenariat avec des organismes communautaires auprès de tous les usagers de la route vis-à-vis de l'importance du partage de la route, et ce, à l'année.

160 Ensuite, il faudrait aussi poursuivre le développement du réseau blanc qui a été amorcé déjà il y a quelques années, notamment en déneigeant les pistes cyclables de façon prioritaire lors des chutes de neige.

165 Ensuite, il faut offrir davantage de stationnements à vélo sécuritaires et accessibles à l'année, donc qui seraient aussi déneigés et pour ce faire, on pourrait prendre exemple sur le stationnement qui a été récemment installé à la station de métro Lionel-Groulx; on trouve que c'est vraiment un excellent modèle de stationnement à vélo.

170 Finalement aussi, il faudrait revoir certains règlements municipaux que l'on qualifierait de désuets, pour rendre la pratique du vélo plus sécuritaire et attirante. Aussi, comme certains déplacements sont malheureusement peu pratiques en transport actif, on pense qu'il faille valoriser toutes les initiatives visant à l'intermodalité, c'est-à-dire à la combinaison de plusieurs moyens de transport lors d'un même déplacement, pour rendre le tout plus durable. Donc, en termes d'intermodalité, nous pensons qu'on doit installer des supports à vélo sur tous les autobus de la flotte de la STM; aussi, les heures où il est permis d'apporter un vélo dans le métro devraient être élargies et, finalement, il est primordial d'assurer un lien cyclable à l'année entre la Rive-Sud et l'île de Montréal; donc, bien sûr, si on peut mettre le vélo sur l'autobus ou encore le métro toute l'année, sur des heures élargies, ça serait bien, mais étant présentement à l'étape d'idéation de la création du futur pont Champlain, on pense qu'il est essentiel de prévoir une voie cyclable sur cette nouvelle infrastructure.

185 Et, finalement, on pense aussi que comme certains secteurs de l'île de Montréal sont mal desservis en termes de transport collectif, on pense qu'on doit élargir l'offre, en fait l'améliorer dans ces secteurs-là, notamment en augmentant la fréquence des passages des transports et aussi le nombre de circuits et aussi, bien, il faudrait commencer les travaux qui avaient été

planifiés visant à allonger les lignes de métro orange et bleu, comme le prévoyait, c'est ça, le Plan de transport de la Ville en 2008.

Donc, voilà les recommandations en matière de transport.

190

Mme CATHERINE GAUTHIER :

Donc, à mon tour, je vais poursuivre avec les aspects concernant la gouvernance, mais je m'intéresse plus particulièrement au mode de participation des citoyens.

195

Donc, dans un premier temps, c'est absolument nécessaire d'assurer une transparence dans tous les processus décisionnels, tant au niveau du partage d'informations que de la prise de décisions et même du niveau du suivi lors de la mise en œuvre de certains projets, programmes ou encore initiatives.

200

Un autre point important, c'est la participation égalitaire des hommes et des femmes à la vie publique de Montréal, donc on pense par exemple à accroître la représentation des femmes dans les milieux traditionnellement masculins – ça, ce n'est pas encore acquis malheureusement à Montréal – et il y a également des mesures de conciliation travail-famille qui peuvent être très intéressantes au niveau de la participation égalitaire des hommes et des femmes, mais aussi dans un contexte de lutte aux changements climatiques, parce que ces mesures, en accordant une certaine flexibilité, par exemple dans les horaires de travail, ou encore en facilitant le travail à distance, ça permet de choisir des moyens de transport qui sont soit plus écologiques ou encore, de limiter l'utilisation de la voiture en travaillant de la maison.

205

210

Un autre élément qui nous touche de manière encore plus importante, c'est la participation des jeunes à la vie citoyenne de Montréal, donc nous avons été très heureux de pouvoir constater qu'il y a des orientations très intéressantes dans la Stratégie jeunesse montréalaise 2013-2017, mais cependant, nous aimerions aussi voir la mise en œuvre d'un plan d'action concret ainsi que des moyens à la hauteur des objectifs qui sont mentionnés.

215

220 Un autre élément important aussi pour accroître la participation de la jeunesse, c'est la mise en œuvre de mesures concrètes pour faciliter la participation des jeunes dans les processus décisionnels et dans les instances consultatives également, et un point qui est souvent soulevé par les jeunes, c'est l'importance de passer des mots à l'action; donc de voir les résultats concrets de leur participation dans ces processus-là. Donc, de s'assurer qu'il y a un cheminement qui leur montre que ça vaut vraiment la peine, en fait, de s'impliquer.

225 Alors, c'est ce qui résume notre mémoire, et donc, j'aimerais vous remercier d'abord de nous entendre ce soir, nous espérons que nos idées vont pouvoir contribuer au futur de la ville de Montréal. Et, aussi, vous vous demandez peut-être pourquoi on a apporté des plantes, on n'a pas de présentation PowerPoint, mais ces plantes ont l'air peut-être un peu amochées, peut-être qu'elles ont l'air belles de votre point de vue, mais en fait, on vous les apporte tout simplement pour vous rappeler l'importance de l'agriculture urbaine et on espère aussi que nos idées vont
230 vous permettre de redresser leur état de santé.

Donc, nous sommes ouverts à échanger avec vous maintenant. On peut vous les apporter.

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

J'espérais justement que nous allions les conserver, elles sont belles.

240 **Mme CATHERINE GAUTHIER :**

Donc, vous avez de la menthe et du basilic.

245 **LE PRÉSIDENT :**

Moi, j'ai la menthe. Moi, j'ai la menthe, c'est la plante la plus envahissante.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

250 Le basilic qui entoure les figues avec de l'huile d'olive, c'est délicieux. Vous essayerez ça.

Mme CATHERINE GAUTHIER :

255 On va noter ça.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

260 Alors, l'objet de la consultation, c'est le Plan de développement de Montréal. Devons-nous comprendre que les trois thèmes sur lesquels vous avez insisté, ce sont ceux que vous aimeriez voir repris ou développés, en tout cas, davantage dans le PDM en adoptant votre point de vue? Vous voulez enrichir, en fin de compte, ces trois... parce qu'on les retrouve : aménagement urbain, transport, gouvernance, on retrouve ça dans le PDM. Alors, vous voudriez qu'on soit plus explicite dans le texte du document en regard de vos préoccupations, c'est ça qu'on comprend?

265

Mme CATHERINE GAUTHIER :

270 Oui. En fait, je pense que notre objectif c'était vraiment de ramener l'importance du développement durable dans l'ensemble du Plan de développement de Montréal, donc de s'assurer que ces volets-là sont bel et bien couverts dans une vision peut-être un peu plus intégrée de développement durable.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

275 O.K. J'ai deux sources sur chacun des thèmes, j'ai juste une petite question supplémentaire.

LE PRÉSIDENT :

280 Oui.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

285 Puisque vous avez été très disciplinés, ça nous donne le temps de poser des questions, et je vous félicite pour ça. Vous parlez de la gouvernance. Deux choses : la participation égalitaire des hommes - femmes, il y a une politique, en 2008, qui est d'ailleurs mentionnée, c'est pour ça que j'ai pris le document tout à l'heure, au-delà de cette politique-là, qu'est-ce que vous souhaitez de plus? Concrètement?

290 **Mme CATHERINE GAUTHIER :**

295 Oui, bien, c'est certain qu'il y a cette politique-là qui a permis d'avoir une plus grande participation des femmes, mais malheureusement, dans les domaines traditionnellement masculins, on peut voir par exemple au niveau des cols bleus, la participation des femmes est encore moins importante que celle des hommes; donc, on souligne bien sûr l'apport de cette politique, mais il ne faut pas non plus laisser tomber, donc il faut aussi continuer à faire des efforts en ce sens.

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

305 Il faut continuer, d'accord. Et pour la participation au processus décisionnel dans les institutions d'éducation, les étudiants ont leur place même au sein des conseils d'administration, est-ce que vous iriez jusque-là dans vos recommandations? Est-ce que la participation au processus décisionnel, vous la voyez à toutes les échelles de la gouvernance de la ville ou principalement à l'échelle des arrondissements? Comment vous voyez ça concrètement?

Mme CATHERINE GAUTHIER :

310 Je pense que c'est vraiment intéressant d'y aller au niveau scolaire, parce que c'est là où
sont les jeunes puis ça permet vraiment de les rejoindre dans leur milieu. Puis un autre volet qui
est intéressant, lorsque je mentionnais les résultats, c'est important, lorsque les jeunes prennent
part, par exemple, au développement d'une politique environnementale dans leur école, qu'ils
soient soutenus peut-être même au niveau financier pour, par exemple, implanter des
315 composteurs à l'échelle de leur école ou encore des bacs de recyclage lorsque ce n'est pas déjà
le cas.

Donc, vraiment d'y aller à tous les niveaux, de rejoindre les jeunes, puis c'est certain que
peut-être fournir un peu plus d'outils pour participer aux consultations, ça pourrait être un élément
320 intéressant aussi.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

Alors, les écoles, ce n'est pas de juridiction municipale comme telle, l'administration des
325 écoles. Là, on entend votre préoccupation, on a eu des représentants des Commissions
scolaires qui sont venus, je suis certaine qu'ils sont à l'écoute eux aussi, mais pour la ville elle-
même, outre le Conseil jeunesse, est-ce qu'il y a d'autres façons où vous entrevoyez la
participation des jeunes au processus décisionnel?

330 **M. JÉRÔME NORMAND :**

Comme disait Catherine, tantôt, je pense que c'est aussi pour nous une nécessité de
réaffirmer que c'est nécessaire de le garder en tête. Il y a effectivement le Conseil jeunesse, il y a
quelques instances qui font de la place aux jeunes, mais avec ça, il faut y mettre la
335 reconnaissance, comme le disait Catherine aussi; qu'est-ce que ça donne, est-ce que les
politiques sont vraiment contaminées par l'avis des jeunes? Est-ce que c'est facile d'y participer?
Est-ce que les outils sont adaptés en fonction de leur participation? Ça fait qu'il y a plusieurs
éléments qui peuvent être encore plus travaillés puis encore plus poussés, plus que juste des

340 instances, et il y a une question aussi de promotion. Donc, c'est vrai, comme vous dites, la
compétence scolaire n'est pas liée directement à la Ville, par contre, les moyens de rejoindre les
jeunes peuvent être accentués par l'entremise de partenaires comme les Commissions scolaires
ou d'autres partenaires pour les inciter à participer.

345 Nous, chez ENvironnement JEUnesse, sur notre Conseil d'administration, on a trois
places qui sont réservées à des moins de 18 ans, même si, selon la loi, leurs votes ne sont pas
pris en compte, nous, on les prend en compte. Ça fait qu'il y a plusieurs mesures de ce type-là
qui peuvent être créatives, originales, mais qui donnent une place ou une expérience aux jeunes
pour leur montrer qu'on n'a pas besoin d'être majeur ou, comme je le disais tantôt, scientifique
ou expert pour participer à des instances décisionnelles.

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

D'accord, merci.

355 **LE PRÉSIDENT :**

360 J'aimerais que vous puissiez nous éclairer sur les besoins particuliers de la population
jeunesse; on est en train de regarder un plan 20 ans, et sur des questions plus spécifiques, on a
entendu des besoins au niveau des espaces publics, au niveau des activités sportives qui ne
sont pas toujours celles que les jeunes veulent avoir, au niveau des parcs où on n'est peut-être
pas très tolérants en termes d'horaire ou de nombre. J'aimerais que vous puissiez nous dire un
peu quels sont les besoins de cette population jeunesse, quand on regarde dans l'aménagement
d'un territoire, l'utilisation, la planification d'une ville, on aimerait ça comprendre un peu mieux les
spécificités de ce groupe d'âge important à Montréal. En dehors du vélo, ne revenez pas sur le
365 vélo, ça, on en a entendu parler.

370

M. JÉRÔME NORMAND :

375

Bien, au-delà du vélo, je pense que nous, évidemment, on a un biais, on est un organisme d'éducation environnementale, puis dans notre tête, notre école de pensée, c'est que l'environnement inclut justement toutes les sphères de notre milieu de vie, donc l'espace, mais aussi les personnes, puis il y a les relations économiques puis, et cetera.

380

Donc, moi, je pense qu'il y a une préoccupation jeunesse que nous, on entend; puis évidemment, comme je le dis, on est biaisé, c'est de mettre au centre de toutes les décisions, la relation de l'homme avec son environnement de manière économique, sociale et écologique, mais qu'il y ait tout le temps cette préoccupation dans chaque décision, d'allier la décision à son impact, bon, sur la qualité de vie et tout ça, mais aussi d'une manière durable dans le temps.

385

Il y a plusieurs décisions qui sont récentes, qui sont innovantes et créatives, mais qui, malheureusement, n'ont pas eu un bon impact. Je pense, par exemple, à tout l'aménagement de la Place des festivals qui est en soi un phare, un pôle, puis qui, finalement, est un immense espace « charcoal », gris foncé, qui est un haut lieu de captation de chaleur puis d'émanation, qui est mal verdi.

390

Il y a des éléments comme ça qui, bien souvent, sont une vision artistique, qui sont une vision touristique, une vision économique, mais qui ne prennent pas en compte les principes du développement durable. Il y a une loi au Québec qui établit 16 principes du développement durable qui devraient être pris en compte dans toutes les décisions publiques puis ce n'est pas le cas.

395

C'est sûr que nous, les jeunes avec lesquels on parle, cet élément-là de respect de l'environnement, de durabilité, de ne pas compromettre l'avenir avec des gestes actuels, est crucial; ça s'applique après à toutes les décisions au niveau de l'aménagement du territoire.

400

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

405 Mais je pense que la question c'était aussi, en termes de programmation des espaces libres, quelles sont les activités, les fonctions qu'il faudrait y mettre pour répondre aux besoins des jeunes sur le plan de leur activité physique, leur « être ensemble », leur socialisation, et cetera? Est-ce qu'il y a des tendances que vous voyez émerger puisque vous fréquentez, vous êtes vous-même jeunes, mais vous fréquentez des plus jeunes que vous encore.

M. JÉRÔME NORMAND :

410 C'est ça. En tout cas, je ne veux pas monopoliser le micro non plus, mais je pense, comme je le disais, ça passe par la qualité des espaces, justement. Nous, on va moins avoir une vision sur : il faut que ça soit des paniers de basketball ou de la planche à voile, ce n'est pas ça notre idée. L'idée c'est vraiment au niveau des accès. En ce moment, il y a des parcs, par exemple, qui sont le long des berges, puis c'est une clôture de métal, puis on ne peut pas avoir
415 accès au fleuve, alors qu'on est une île puis qu'on devrait avoir un rapport à l'eau qui est facilité, qui est encouragé; qu'il y ait de la baignade, qu'il y ait des activités liées à notre environnement.

Ça fait que je peux vous en nommer plusieurs, comme ça, mais ça revient tout le temps
420 à la qualité du rapport social avec l'environnement, de son aménagement pour que ça soit facile, accessible, pour qu'il y ait une diversité des commerces de proximité, un lien facile au niveau de l'intermodalité entre les différentes ressources, qu'il y ait une densité de population tout en préservant les espaces, qu'il y ait de l'agriculture urbaine, pas juste de la grande pelouse coupée, qu'on doit couper, encore une fois, avec de l'outillage motorisé, ça fait que je pense que
425 c'est à ce niveau-là, nous, qu'on a une vision de construire les espaces pour qu'ils soient facilement accessibles puis agréables à vivre.

C'est vrai, on parlait des ruelles vertes, c'est un bon exemple, donc c'est un milieu de vie
430 qui, à la base, n'est pas ou peu investi à part pour passer en voiture puis qui, finalement, est une bonne excuse à verdir, puis évidemment, qui augmente beaucoup le rapport entre les gens, puis

qui crée un esprit de communauté, puis un esprit de quartier. Ce serait peut-être un autre exemple à mettre de l'avant.

LE PRÉSIDENT :

435

Dans une de vos recommandations, vous parlez de repartager équitablement l'espace de la rue pour tous les utilisateurs. Donc, on a entendu à plusieurs reprises cette espèce de conflit voitures-piétons-cyclistes et autres usagers de la rue; est-ce que vous avez une idée de critères, d'ordre de priorité pour partager cet espace commun?

440

M. JÉRÔME NORMAND :

Moi, j'ai ma vision.

445

LE PRÉSIDENT :

Non, mais on est là pour entendre la vôtre. On en a entendu d'autres aujourd'hui, hier et avant.

450

M. JÉRÔME NORMAND :

En tout cas, moi, je pense qu'une vision que sûrement mes collègues partagent, puis les membres d'ENVironnement JEUnesse, mais j'avoue que je parle un peu à travers mon chapeau parce qu'on n'a pas validé toutes ces questions-là avec nos membres, mais c'est... en tout cas, effectivement, il y a toute une question de respect sur laquelle nous, on planche beaucoup dans nos campagnes.

455

460

On a une grosse campagne sur le vélo quatre saisons, comment poursuivre sa saison de vélo puis de ne pas voir l'hiver comme étant un élément de frein. Au-delà du froid, la première raison qu'on entend tout le temps, c'est l'aspect sécurité : ce n'est pas sécuritaire, l'hiver. Pourquoi? Parce qu'il n'y a pas d'aménagement, puis parce qu'il y a une tension entre les

cyclistes et les automobilistes. Les automobilistes disent : « Tu ne devrais pas être dans la rue à ce moment-là », bon, et cetera.

465 Ça fait que nous, on pense qu'il y a vraiment une question d'accepter qu'un véhicule ralentisse quand il y a un cycliste, que les cyclistes respectent le Code de la sécurité routière, qui n'est pas parfait en ce moment, on pousse aussi parallèlement pour qu'il change, pour qu'il soit adapté, mais qu'il y ait une relation de confiance puis de respect déjà mutuel. C'est déjà un pas.

470 Ensuite, au niveau des changements, c'est sûr que dans notre tête, nous, en tout cas, au niveau de la vulnérabilité, le piéton puis le cycliste sont désavantagés par rapport à l'automobiliste. Donc, on ne peut pas que dire : selon le Code de la sécurité routière, tout le monde est égal, ça fait qu'attends, c'est à moi de passer.

475 Les grandes villes où la place, la qualité des transports actifs est augmentée, puis que la sécurité des usagers est augmentée, c'est celles où on a accepté qu'un véhicule automobile est plus dangereux ou meurtrier, en cas d'impact, qu'un piéton sur un autre piéton ou un piéton qui rentre dans une voiture, bon, et cetera. Puis je pense que ce niveau-là devrait être reflété dans le Code de la sécurité routière – qui n'est pas de votre compétence, mais qui nécessairement crée un désavantage. Ma vision. Véronique, quelque chose à rajouter?

480

LE PRÉSIDENT :

Ça va? Oui?

485

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

Non, merci beaucoup.

490

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.

M. JÉRÔME NORMAND :

495 Merci à vous. J'inviterais maintenant monsieur – et là, vous allez m'aider à prononcer
votre nom, là, de RuePublique.

M. ZVI LEVE :

500 C'est Zvi Leve.

LE PRÉSIDENT :

505 Bienvenue, bonsoir!

M. ZVI LEVE :

510 Bonsoir Messieurs et Madame les commissaires et les autres représentants des autres
équipes. Je suis un représentant d'un petit organisme sans but lucratif qui s'appelle
RuePublique, et comme notre nom le laisse comprendre, à notre avis, les rues sont très
importantes dans notre vie. Donc, le titre de notre mémoire c'est *Les rues au service du grand
public de Montréal.*

515 Donc, juste un peu de mise en contexte : qui sommes-nous et c'est quoi notre mission.
Comme je dis, on est un très petit organisme, c'est seulement des bénévoles, on n'a aucun
budget, aucun financement ou rien du tout et notre mission c'est d'améliorer la convivialité des
quartiers de Montréal en réaménageant les rues et en faisant la promotion d'un usage amélioré
des espaces publics, en apportant une attention toute particulière à la formation des
communautés riveraines et au développement des transports actifs, publics et collectifs. Et nos
520 stratégies principales sont de changer les perceptions de nos rues, inciter les citoyens à l'action
et s'engager dans la communauté. On prend vraiment, ces éléments sont vraiment critiques
dans notre approche de créer une ville durable.

525 Donc, un peu de mise en contexte; dans le milieu urbain, au moins un tiers de notre
espace développé est alloué aux rues, stationnements et autres infrastructures véhiculaires.
Donc, on voit ici un exemple du centre-ville de Montréal et c'est un peu semblable partout, mais
malheureusement où... en effet, on est relativement chanceux à Montréal. Le grand territoire des
espaces développés aux citoyens, on a une échelle humaine, à mon avis, donc c'est moins pire
que ce qu'on voit ici, mais ça peut certainement être amélioré.

530 Donc, dans le contexte du Plan de transport de Montréal, en 2008, il y avait aussi une
consultation publique et les Montréalais ont clairement énoncé ce qu'ils veulent pour eux et pour
leurs enfants. Ils veulent une ville verte, une ville qui va se réinventer en misant sur le
développement durable, le développement des modes alternatifs à l'auto, nouvelles
535 infrastructures de transport collectif confortable et performant, des aménagements urbains de
plus grande qualité et des quartiers où les familles peuvent vivre et se déplacer dans un
environnement agréable et sécuritaire. Donc, nous partageons clairement ces opinions.

540 Donc, ce notre optique, les espaces publics que constituent nos rues méritent d'être
abordés de façon prioritaire dans le Plan de développement de Montréal. Les rues et les trottoirs
tracent les voies publiques dans nos villes et ces endroits sont souvent le sujet de conflits sur
leur utilisation, donc qui peut les utiliser, dans quel contexte, à quelles fins et tout ça, c'est un
sujet à grande tension, souvent, et à notre avis, il faut mettre les citoyens au premier plan.

545 Donc, l'ambiance du quartier est pour beaucoup conditionnée par la convivialité de son
espace public, et dans bien des cas, même trop de cas, l'espace public se limite dans les rues, et
des trottoirs et des ruelles d'un quartier; il n'y a pas assez d'espace vert dans plusieurs quartiers.
Donc, il faut vraiment embellir davantage ces espaces pour maximiser leur utilisation, surtout
dans les quartiers défavorisés.

550 Du côté RuePublique, nos interventions dans l'espace public font appel à l'imaginaire et
au jeu pour défier la perception autocentrique de la rue et de l'espace public, encouragent
vraiment les citoyens à s'engager et à s'approprier leurs espaces et pousser les personnes à se

555 réapproprier leur milieu de vie. Donc, ça, c'est un exemple d'un événement qu'on a fait dans un tronçon de rue.

560 Aussi, parce qu'on est un petit organisme et on est juste des humains, on pense que c'est vraiment important de faire des interventions à l'échelle humaine. À notre avis, l'attention des espaces publics de très petite échelle, même la largeur d'un trottoir, la géométrie d'une intersection ou l'augmentation d'un petit coin de rue, ça peut avoir un grand impact sur la qualité de vie d'un quartier. Donc ici, c'est un exemple d'une citoyenne qui... il y avait des « interventionnements » à cette intersection-ci, mais pas assez; il n'y a aucune peinture sur la chaussée, aucun signe d'arrêt et, bon, c'est intéressant, mais ce n'est pas assez.

565 Pour atteindre un de nos buts très importants, c'est de ralentir la vitesse dans nos villes et surtout les véhicules qui circulent dans nos villes. Donc nous, il y avait déjà une règle qui limite la vitesse permise aux alentours des parcs et des écoles à 30 kilomètres/heure. En Europe, il y a un mouvement qui veut appliquer cette règle-là partout, dans toutes les rues ou en ville et aussi dans les rues commerciales. Et nous aussi, on croit que ça serait une idée très intéressante. Et à 570 Paris, cette année, ils ont appliqué ça à 60 % des rues de Paris; il y a presque 600 kilomètres de rues que la vitesse permise, maintenant, c'est 30 kilomètres/heure ou même 20 kilomètres/heure dans certains endroits.

575 Donc nous, notre approche, c'est d'appliquer ça vraiment dans l'ensemble et pas comme exception. Et ça, ça va devenir la norme, ça va ouvrir beaucoup d'espace pour les autres utilisateurs des rues et aussi, ça va, comme, on peut éviter tous les panneaux des changements d'indications et il y a plein de choses qui vont découler de cette approche-là.

580 Un autre problème dans plusieurs quartiers de Montréal, c'est les barrières qui connectaient les quartiers; donc, il y a les voies ferroviaires et les portes des autoroutes, et cetera. Donc souvent, ces endroits sont très mal... pour un piéton ou un cycliste ou quelqu'un qui n'est pas dans une voiture ou un train, c'est très difficile à franchir, ces barrières-là. Donc, on croit qu'il faut trouver des solutions qui marchent pour des humains, pas seulement pour des voitures.

585 Donc, une fois qu'on réduit la vitesse des véhicules qui circulent, ça laisse la possibilité
d'établir une politique de ce qu'on appelle des rues complètes ou « The Complete Street ». Donc
ça, c'est des rues qui sont dessinées pour tous les usagers des rues, donc ils sont vraiment
dessinés pour le confort et la sécurité des piétons, cyclistes et autres usagers, même des
590 personnes à mobilité réduite. Souvent, on peut même créer des rues sans trottoir, parce que
l'espace, c'est clair que la priorité, en effet, c'est aux piétons. La personne la plus vulnérable a
plus d'espace. Donc, une voiture qui passe par là, c'est de sa responsabilité de faire attention
aux autres usagers. Donc, dans les quartiers résidentiels, on pense que ça devrait être la norme,
ce genre de rue.

595 Aussi, à Montréal, on a déjà plusieurs tronçons de rues piétonnes qui... et c'est
intéressant, aussi, on a une grande tendance à fermer des rues pour toutes sortes d'événements
pendant l'année et on trouve ça vraiment intéressant, mais à notre avis, ça peut être amélioré
encore si on fait un réseau pour des piétons, pour un peu circuler vraiment entre des destinations
en utilisant une rue piétonne dans toute la longueur des chemins. Mais par contre, on ne pense
600 pas que les rues devraient être piétonnes 24 sur 7. On peut avoir une flexibilité dans la période
où c'est ouvert aux piétons ou pas. Par exemple, peut-être seulement entre 11 h et 20 h ou
quelque chose comme ça. Donc, il faut trouver un peu de souplesse dans ce genre d'utilisation,
ce n'est pas tout ou rien. Mais le fait qu'on crée un réseau, ça rajoute beaucoup de valeur à ces
interventions-là.

605 Aussi, plusieurs personnes ont parlé des ruelles et il y a des programmes pour les
verdures et des ruelles vertes. Et c'est intéressant, nous, on aimerait aussi porter une attention
particulière à des ruelles qui sont près des rues commerciales. Donc, toutes les sections qui sont
en arrière, il y a des villes comme Melbourne, par exemple, qu'ils ont vraiment rajouté beaucoup
610 de développement dans des ruelles au centre-ville, à Melbourne. Donc, des ruelles en arrière de
Sainte-Catherine, Saint-Denis, Saint-Laurent, toutes ces ruelles-là, en ce moment, ça sert juste
pour des déchets. Et ça peut être un espace très intéressant pour toutes sortes d'autres activités,
surtout avec le verdissement aussi, mais ça peut aussi dégager un peu de pression sur ces rues
aussi.

615

Donc, un autre sujet que l'on prend très à cœur, c'est les occupations des rues. Ça sert à quelle sorte d'occupations? En ce moment, la grande majorité de nos rues, l'espace c'est soit les véhicules en circulation, soit des véhicules stationnés. Et un véhicule typique, il circule seulement 5 à 10 % de son temps; c'est-à-dire que 90 à 95 % du temps, il est stationné quelque part.

620

Et on trouve que la location des rues qui sont, en fait, des propriétés publiques aux fins de véhicules privés, c'est problématique. Les rues, ça appartient à tous. Et est-ce que c'est la meilleure utilisation de ces espaces limités pour stationner les véhicules? À notre avis, non. Et on aimerait voir une autre répartition de cet espace limité; dans un premier temps, plus d'espace de stationnement pour des vélos, ça commence à être de plus en plus un problème, surtout dans les quartiers résidentiels. En effet, il n'y a pas de place pour stationner des vélos. Donc nous, on propose que l'on trouvera l'espace de stationnement de vélo sur la rue; au lieu de stationnement des voitures, on propose que ça serait, par exemple à chaque intersection, dégager l'intersection en mettant de l'espace de stationnement de vélos.

625

630

Il y a d'autres interventions qu'on peut faire aussi : on enlève le stationnement, on peut faire toutes sortes de... des bancs, des tables ou d'autres sortes d'infrastructures, juste créer plus d'espace pour des personnes au lieu des voitures.

635

À Copenhague, par exemple, pendant une période de presque 35 ans, chaque année, ils ont réduit la quantité de stationnements sur rue de 2 à 3 %. Donc, dans 35 ans ils ont enlevé plus de 50 % de stationnement sur rue dans la ville. Et la ville de Copenhague, aujourd'hui, est connue comme une des meilleures villes au monde. Donc, on pense qu'on met beaucoup trop d'accent sur les stationnements sur rue et c'est quelque chose qu'on peut vraiment exploiter à Montréal.

640

Donc, il faut reconnaître que Montréal c'est une ville d'hiver. Donc, c'est une saison avec plein de défis, avec plein de beauté aussi, et il y a une tendance à penser que le rythme de vie devrait continuer à la même vitesse pendant l'hiver que dans les autres saisons. À notre avis, il faut reconnaître que ce n'est pas nécessairement faisable et il faut accepter qu'il y a la neige, il y a des complications de la vie et c'est la vie.

645

650 Mais par contre, le système de transport devrait continuer à fonctionner aussi et on pense que la priorité devrait être sur les citoyens, pas nécessairement dégager les stationnements des voitures, mais vraiment dégager les trottoirs, dégager les arcs principaux avec les lignes d'autobus qui sont en service, aussi dégager des réseaux blancs pour les cyclistes, donc on mettrait vraiment l'accent dans le déneigement, de s'assurer que les personnes peuvent se déplacer, pas nécessairement des véhicules. Mais s'il y a des autobus, mais que les personnes ne peuvent pas traverser les trottoirs, ça n'aidera pas.

655 Il y a même des cas que, parce que les voitures sont stationnées dans des bancs de neige, ils déplacent une ligne d'autobus comme de quelques coins de rue. Mais pour quelqu'un qui marche à peine sur les trottoirs, déplacer une ligne d'autobus, ce n'est pas simple. Et marcher un autre quelque 100 mètres pour trouver l'arrêt d'autobus, ce n'est pas raisonnable à notre avis.

660 Donc, il faut vraiment garder en prioritaire les circuits des lignes d'autobus. On ne peut pas dévier ça à cause de la neige. Et si des voitures, et on le sait les endroits qu'il y a un problème avec le stationnement dans la neige, il faut interdire le stationnement dans ces endroits-là si ça va causer des problèmes aux autobus.

665 RuePublique, en général, on fait des petits projets, on essaie vraiment de faire des projets rassembleurs qui inspirent des citoyens à penser autrement sur leur environnement. Donc, on essaie vraiment d'engager avec des très jeunes, des personnes âgées, des personnes qui passent dans des places peu fréquentées, même on encourage comme des conversations citoyennes avec des personnes de la Ville, les personnes de la police, et cetera, on pense que 670 c'est vraiment important d'encourager des conversations entre les citoyens pour mieux comprendre les volontés. Et on pense que c'est vraiment les citoyens qui savent mieux qu'est-ce qu'il faut faire dans leur milieu de vie.

675 Donc, comme projet à Montréal, à l'échelle métropolitaine, on aimerait proposer quelque chose qui s'appelle... bon, on a choisi le nom de Dimanche Libre, c'est inspiré un peu par des événements qui s'appellent Cycle de Vie en Colombie et dans d'autres endroits, c'est des

680 événements qui ouvrent ou ferment, ça dépend de notre point de vue, un très grand secteur de rues. Comme par exemple, la rue Sherbrooke, d'un côté de la ville à l'autre, et encore plus que ça, elle est ouverte pendant cinq heures, environ, aux personnes. Les véhicules ne peuvent pas rentrer, les citoyens peuvent faire comme ils veulent. Comme ils peuvent normalement circuler à vélo, mais ils peuvent marcher, ils peuvent promener le chien, ils peuvent faire n'importe quoi.

685 Et l'idée, en ouvrant un tronçon comme ça, grand, c'est vraiment d'encourager des personnes de sortir de leur quartier et voir d'autres quartiers. Parce que des rues à deux pieds, tout le monde sont égaux; il n'y a aucune différence entre une personne et l'autre. Et je sais qu'à Bogota, en Colombie, ils font ça; ils ouvrent plus que 1 000 kilomètres de rue chaque semaine. Et c'est important que ça se fasse de façon régulière.

690 Comme, on va avoir une journée sans voiture dans une semaine et, ça, c'est un événement que si on fait ça une fois par année, ça n'a pas un grand impact. Mais un événement comme ça qui devient une partie du fonctionnement de la ville – et je pense, à mon avis, ça pourrait être même en hiver, ça peut être intéressant. Imaginez-vous faire du ski à travers toute la ville dans une journée, dans l'hiver.

695 Donc, c'est vraiment, à mon avis, c'est quelque chose qui peut être vraiment intéressant pour Montréal. Et malheureusement, nous, comme organisme, nous sommes trop petits à lancer ça nous-mêmes, ça devrait venir probablement du maire de la ville, mais j'aimerais bien voir quelque chose comme ça, ici.

700 Donc, en conclusion, RuePublique, on est vraiment axés sur l'action. Donc, on trouve qu'on peut, en cherchant des solutions idéales, souvent nous sommes empêchés d'expérimenter d'autres solutions qui pourraient être également viables, et ça, c'est aussi comme dans toutes les consultations publiques et les planifications que la Ville fait, on a une tendance à regarder qu'est-ce qui se passe ailleurs. Et je pense que les personnes qui savent mieux qu'est-ce qu'elles devraient faire, c'est les personnes qui vivent ici. C'est très bien de s'inspirer d'ailleurs, mais pour savoir qu'est-ce qui va marcher, il faut agir; il faut oser d'essayer des choses, sans savoir si ça va fonctionner ou pas.

705

710 Donc nous, on favorise des interventions à petites échelles, comme des petits projets d'essais, si vous voulez. Comme, est-ce que ça va marcher ou pas? Il n'y a pas beaucoup d'investissement, mais si ça ne marche pas, ce n'est pas grave non plus. On peut enlever ça et c'est fini. Mais si ça marche bien, on peut continuer, on peut améliorer la qualité d'intervention, ça peut devenir permanent.

715 Donc, à notre avis, des directions à prendre, nos principaux concepts à développer pour Montréal, c'est la réappropriation des rues comme espaces publics. Les rues sont vraiment un espace qui appartient à tout le monde, ce n'est pas seulement pour des véhicules en circulation et certainement pas pour des véhicules qui sont stationnés. Et on veut vraiment améliorer la collaboration active avec des citoyens et aussi, avec les personnes qui sont impliquées dans la
720 planification de la ville. Il faut vraiment avoir un processus collaboratif qu'on travaille ensemble, au moins pour faire des choses.

 Et il y avait des questions, quoi faire avec des jeunes; les jeunes savent mieux quoi faire et si vous laissez à la jeunesse de vraiment se réapproprier leur espace, eux, ils vont décider
725 quel genre d'intervention pourrait être intéressante. Donc aussi, on favorise des aménagements à l'échelle humaine, donc souvent il y a toutes sortes de petits endroits qui sont désuets en ce moment, qui ne sont pas utilisés; ces endroits peuvent fonctionner quand même, ce n'est pas nécessaire de construire quelque chose là. Tu peux laisser une équipe comme la nôtre ou une autre équipe, juste comme traduire cette place-là – c'est une ancienne station d'essence.
730 Aujourd'hui, c'est abandonné, il n'y a rien là, mais il y a des personnes qui peuvent faire quelque chose avec cet espace à court terme. Ce n'est pas permanent, mais à court terme, il y a des choses qu'on peut faire.

 Donc, la flexibilité des interventions, c'est important et de notre point de vue, surtout
735 l'action. Il faut vraiment agir pour développer. On ne sait pas qu'est-ce qui va advenir dans le futur, mais sans agir, on n'arrivera pas.

 Donc, merci et je vous attends avec vos questions.

740 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

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

Merci beaucoup, votre exposé oral est très vivant et très explicite.

M. ZVI LEVE :

750 Merci.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

755 Le texte me laissait un peu sur la faim, j'ai beaucoup apprécié votre présentation orale, ça m'aide à mieux vous comprendre. Alors, j'interprète votre propos, et vous l'avez dit vous-même dans un des principes : la rue c'est le domaine public, ça fait partie du domaine public.

M. ZVI LEVE :

760 Oui.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

765 Le domaine public, c'est le lieu privilégié d'intervention de la Ville, elle le dit dans son document du Plan de développement.

M. ZVI LEVE :

Oui.

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

Dans ce document donc, il y a des principes; en vous écoutant, je recherchais les principes de développement, il y en a un qui dit : « Une ville aménagée pour les piétons et les cyclistes »; un autre qui dit : « Une ville qui favorise l'activité physique et la santé »; il y en a un autre qui dit : « Un domaine public qui met l'accent sur le verdissement, le confort, l'accessibilité universelle, la sécurité, l'art public, l'expression culturelle. »

775 Ce que vous nous amenez ici, est-ce que c'est une illustration de l'application de ces principes ou vous demandez plus?

780

M. ZVI LEVE :

Malheureusement, à mon avis, ces principes ne sont pas bien appliqués en ce moment. Par exemple, la peinture, les trottoirs des piétons, ça n'existe pas. Ils mettent la peinture en automne, avant l'hiver. Une fois qu'il n'y a plus de neige sur les rues, il faut vraiment mettre la peinture fraîche sur les rues. S'il faut faire plusieurs fois par année, il faut le faire. Même chose pour les pistes cyclables. On peut faire de belles choses avec la peinture, mais on ne le fait pas. Et à mon avis, ça ne coûte pas grand-chose et la Ville, ils ne le font pas.

785

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

Mais en quoi ces principes-là empêchent-t-ils – vous, vous parlez de l'appropriation spontanée des citoyens.

795 **M. ZVI LEVE :**

Oui. Pas nécessairement spontanée.

800

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

Non?

805 **M. ZVI LEVE :**

Mais comme pas spontané comme on va faire une partie et... mais juste comme si un groupe de citoyens ou étudiants, ils veulent faire quelque chose, il faut qu'ils fassent une demande, et en général, ils laissent aller souvent. Mais ça devient une problématique avec les terrains privés, comme par exemple une station d'essence qui n'est pas utilisée en ce moment, donc ce n'est pas le terrain de la Ville, et si des étudiants veulent faire une intervention et s'ils demandent la permission du propriétaire, il va dire non. C'est tout. Mais je ne sais pas si on peut trouver quelque chose que ça peut fonctionner dans certaines conditions.

815 Comme on n'encourage pas l'anarchie. Comme nous, on fait des événements qui sont bien définis avec des permis et tout ça, et on essaie de vraiment s'engager avec des citoyens qui vivent à l'entour de nos événements.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

820

En tout cas, vous nous rappelez certainement que *Streets are for People*.

M. ZVI LEVE :

825

Oui.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

830

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.

835

M. ZVI LEVE :

Merci à vous.

840

LE PRÉSIDENT :

J'inviterais maintenant Madame Harel-Bourdon et Monsieur Gilles Petitclerc. Bonsoir.

Mme CATHERINE HAREL-BOURDON :

845

Bonsoir. Catherine Harel-Bourdon, présidente de la Commission scolaire de Montréal, je suis accompagnée de monsieur Gilles Petitclerc qui est directeur général de la Commission scolaire.

850

Alors, je vais d'abord élaborer sur quelques passages de notre mémoire pour ensuite intervenir sur différentes préoccupations et différents dossiers en lien avec cette consultation publique.

855

Alors, d'abord, au niveau du portrait de la CSDM; la CSDM est établie dans le plus grand centre urbain du Québec. Son territoire couvre huit arrondissements de la ville de Montréal, ainsi que la ville de Westmount. Parmi les 50 400 élèves résidant sur le territoire de la CSDM et inscrits dans une école primaire francophone, 90 % fréquentent une école de la CSDM. Quant au secondaire, parmi les 32 600 élèves résidant sur le territoire de la CSDM et inscrits dans une école francophone, 72 % fréquentent une école secondaire de la CSDM.

860

Alors, il faut souligner que les élèves de la CSDM proviennent de 169 pays et qu'au sein de cette population, on dénombre 183 langues maternelles. Il faut comprendre également qu'à la

865 CSDM et pour Montréal, il y a une combinaison de la défavorisation et de l'immigration qui rend la situation unique à la région montréalaise. Pour la CSDM, il est de la plus haute importance d'offrir l'égalité des chances à tous les élèves, jeunes ou adultes, de développer leur plein potentiel et de maintenir leur motivation en vue de réussir leur parcours scolaire. Je vous dirais que notre mission première, notre pain et notre beurre quotidien, c'est de faire en sorte que nos élèves réussissent leur parcours scolaire et qu'ils se rendent jusqu'à la diplomation du secondaire V.

870 Cependant, la CSDM ne peut pas accomplir cette mission seule. Il s'agit d'une responsabilité partagée avec les membres de la communauté, notamment les parents, la Ville de Montréal, l'Agence de la santé et des services sociaux, les organismes communautaires et les entreprises privées. Cette responsabilité partagée se traduit par la multitude de services et d'activités qui sont accessibles aux élèves de Montréal, jeunes et adultes, lesquels, après l'école, sont des citoyens à tous égards. La présence, la disponibilité et l'accessibilité de ces services, aussi variés soient-ils, ont une grande influence sur la décision de choisir Montréal comme lieu de résidence pour les gens qui souhaitent fonder une famille.

880 À ce sujet-là, j'aimerais parler, on parle beaucoup dans les médias et auprès des citoyens montréalais du retour des familles de la banlieue vers la ville, puis qu'on veut faire en sorte que des familles reviennent vivre à Montréal. Bien, notre réalité, c'est que les familles, elles sont là.

885 Alors, cette année, le 29 août à la rentrée, nous, on avait 1 000 élèves de plus à la CSDM et pour les 10 prochaines années, on parle de 10 000 élèves supplémentaires, donc 1 000 élèves par année sur un total de 100 000 élèves qui fréquentent notre Commission scolaire, c'est 10 % de plus d'élèves que nous aurons dans nos bâtiments, dans nos écoles. Et c'est un chiffre important, parce que pour pouvoir les desservir, ces élèves-là, on a besoin d'espace. Nous avons actuellement des établissements, mais il faut parfois agrandir ces établissements, il faut parfois en construire de nouveaux dans une réalité d'un parc immobilier qui a une moyenne d'âge de 65 ans, un parc qui est très vétuste, dont on parle beaucoup dans

890

les médias, mais qui est un parc immobilier qui est le patrimoine des Montréalais, que nous avons collectivement payé, ce patrimoine, et qu'il est important de sauvegarder et de maintenir.

895

Dans ce sens-là, c'est important de faire valoir, au niveau du développement urbain, parce qu'on sait qu'il y a beaucoup de projets de développement urbain à Montréal, que ce soit, je pense par exemple à Blue Bonnets ou au projet aussi Namur-Jean-Talon, que dès le départ, il y ait de prévus, dans ces développements urbains là, une école, une garderie, des services de

900

loisirs qui vont venir contribuer à la vie des familles qui vont s'installer dans ce développement urbain là.

Et j'ai l'impression, des fois, qu'on arrive un peu tard dans le processus, vers la fin du processus, alors que ça devrait être au centre du développement. Dès le départ, on devrait pouvoir prévoir l'école dans le lieu le plus adéquat et idéal de ce développement-là, donc près d'un parc, dans un secteur qui permet une sécurité aux abords des écoles.

905

Donc, vous parlez de développement urbain, de capacité d'accueil parce que c'est notre réalité, notre réalité des 10 prochaines années, c'est qu'il faut agrandir nos écoles, c'est qu'il faut reprendre les bâtiments excédentaires pour rénover ces bâtiments-là et faire en sorte qu'on puisse y accueillir des élèves, particulièrement au primaire. C'est une réalité aussi où on a beaucoup d'élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage et ces élèves-là ont droit à une scolarisation dans des milieux adéquats, donc dans des milieux qui sont conçus pour eux, et je vous dirais qu'à la Commission scolaire de Montréal, on a plusieurs écoles qui reçoivent des élèves handicapés, des écoles qui sont parfois suprarégionales.

910

915

Parce que vous savez, les familles qui choisissent de s'établir à Montréal, qui ont des enfants handicapés ou en difficulté d'apprentissage, ces familles-là choisissent Montréal parce qu'il y a une grande offre de services; mais ça amène un poids supplémentaire pour notre Commission scolaire de bien desservir ces familles-là. Et je pense qu'au niveau de la ville, il faut aussi que nos infrastructures puissent desservir ces familles-là, entre autres les enfants handicapés, pour que nos piscines, nos gymnases, l'ensemble des installations sportives, culturelles puissent permettre l'accès à ces enfants-là.

920

925 Il y a également toute la question de la mixité sociale. Nous, on le vit intensément dans
nos écoles, dans nos quartiers, de faire en sorte qu'il y ait une cohabitation sereine dans nos
milieux, dans nos établissements entre des élèves qui proviennent vraiment de milieux
socioéconomiques fort différents. Puis quand j'énonçais, dès le départ, le nombre d'élèves qui
proviennent de tous ces pays et de toutes ces langues, je vous dirais que depuis quelques
930 années, ce qu'on se rend compte, c'est qu'il y a vraiment une diversité dans tous les quartiers
montréalais, c'est-à-dire que l'immigration, elle est maintenant dans l'ensemble des quartiers de
la CSDM, et ce qui fait en sorte qu'on doit travailler à l'intégration des enfants et de leur famille et
des parents dans l'ensemble de nos quartiers, puis on doit permettre une mixité sociale où on va
être capable de les desservir.

935 Si on revient à la base d'un développement montréalais futur et un futur agréable, si on
part déjà, à la base, des besoins des enfants, je pense que déjà, on peut combler beaucoup de
besoins pour les citoyens montréalais. Parce que dans le fond, si l'enfant peut se rendre de
façon sécuritaire à son école – puis tantôt, on avait une présentation intéressante d'un groupe
qui nous a précédés –, s'il peut se rendre de façon sécuritaire, que la signalisation autour de son
940 école est adéquate, qu'il y a un corridor scolaire qui est bien défini, que les passages pour
piétons sont bien signifiés, que le maximum de vitesse de circulation est adéquat, que le
dénivellement de son trottoir ou de sa rue est bien fait pour qu'il puisse se rendre facilement à
l'école. Puis ça aussi, c'est une grande préoccupation de la part des parents de la CSDM, le
dénivellement, parce que normalement, on devrait être prioritaire dans le déneigement dans
945 chacun des arrondissements, mais ce n'est pas toujours le cas, et on doit individuellement
interagir avec beaucoup d'arrondissements pour s'assurer que le déneigement est fait de façon
adéquate.

950 Donc, toute la question de la sécurité autour de l'école, du ralentissement de la
circulation, l'identification des corridors scolaires. Déjà, on aide l'élève, sa famille et toute la
communauté, en sécurisant les lieux. Ensuite, le fait qu'il y ait des parcs et des loisirs à proximité
pour l'élève, mais pour ses parents puis pour ses grands-parents, bien, ça fait en sorte qu'il y a
une bonne qualité de vie.

955 Que le transport en commun est adéquat, que le transport piéton, le transport à vélo, le
transport en commun est accessible autour de l'école pour que le parent puisse facilement
reconduire son enfant à l'école chaque matin et facilement partir travailler, que son
développement scolaire, comme je le disais tantôt, de cet élève-là, puisse se faire jusqu'à la fin
de son parcours secondaire, que son parent puisse avoir un emploi adéquat et que cet emploi-là
960 permette au parent de nourrir son enfant, parce qu'on vit aussi ça, dans nos écoles
montréalaises, la difficulté des familles à nourrir leurs enfants, et dans ce cas-ci, c'est vraiment
une responsabilité partagée, je crois, par l'ensemble des acteurs, et que le parent puisse payer
aussi son logement et avoir un logement qui est abordable et qui correspond aussi aux besoins
de sa famille. Parce qu'on s'entend aussi que les constructions de logements, d'appartements,
965 de coopératives, de résidences familiales de trois et quatre chambres sont quand même assez
rares, ces développements-là à Montréal, et c'est une réalité, aujourd'hui, des familles
nombreuses, des familles reconstituées, donc le besoin de logements adaptés.

 Puis également, avec les différents arrondissements puis avec la Ville, toute la question
970 du partage des infrastructures. On est dans une période difficile au plan financier, au plan
québécois, puis c'est aussi vrai pour Montréal, c'est aussi vrai pour la Commission scolaire de
Montréal, et il faut penser au partage de nos infrastructures; on ne peut plus se permettre de
travailler en silo, séparément, d'avoir... de développer ensemble des piscines, des centres
culturels, des auditoriums, des gymnases qui soient adéquats dans les milieux et de privilégier
975 l'école publique. Parce qu'on a assisté, parfois, à des développements d'infrastructures pour des
établissements privés, mais si on parle d'égalité des chances, les élèves qui proviennent de nos
écoles publiques ont des besoins importants en termes d'infrastructures, en termes d'accès à
des lieux de qualité, et il faudra penser à développer d'abord, à privilégier d'abord nos écoles
publiques dans le développement de ces projets-là.

980
 Également, de rendre accessible l'ensemble des services de la ville. Il faut qu'il y ait une
plus-value à être un citoyen montréalais fréquentant le public, c'est-à-dire en termes de transport
en commun, de faire en sorte d'avoir facilement accès à une carte de transport en commun, sans
nécessairement passer par la STM, en ayant des partenariats pour que l'élève puisse avoir sa
985 carte de transport; en ayant accès plus facilement à une bibliothèque; en ayant accès au

muséum nature, par exemple. Donc, toutes ces infrastructures qui vont faire que pour l'élève et pour ses parents, le fait de vivre à Montréal puis de fréquenter l'école publique, ça sera un plus dans leur vie.

990 Donc, globalement, puis je veux vraiment lancer un cri d'alarme, parce que je vous le dis, 10 000 élèves de plus en 10 ans, c'est beaucoup d'enfants puis il faut être capable de les desservir puis de façon adéquate, et ça voudra parfois dire aussi, travailler avec les arrondissements pour avoir des espaces qu'on n'a pas.

995 Alors, je vais laisser peut-être monsieur Petitclerc également...

M. GILLES PETITCLERC :

1000 Merci, Madame Hamel-Bourdon. Très rapidement, puis en conclusion, je pense tout simplement dire qu'il se pourrait peut-être qu'avoir le réflexe de concevoir le développement de Montréal autour de l'école, c'est peut-être pas la seule bonne idée, mais ça pourrait sûrement être une bonne idée.

1005 En reprenant très, très rapidement quelques chiffres qu'a cités madame Harel-Bourdon, quand une institution desserre plus de 100 000 élèves, a plus de 16 000 employés, on peut facilement imaginer que ces enfants-là ont des parents, des grands-parents, des employés que nous aimerions bien les avoir plus près de nos établissements, qui font parfois le choix de vivre en banlieue, parce que nous avons eu un grand rajeunissement du personnel, donc des gens qui ont fait le choix de la banlieue, parce qu'ils ne trouvent pas nécessairement facilement accès à la propriété à Montréal.

1010 C'est un parc, madame Harel l'a mentionné aussi tout à l'heure, de plus de 200 établissements sur l'ensemble du territoire. Donc, concevoir le transport, concevoir le déplacement, concevoir la réglementation, au regard de la malbouffe, en fonction effectivement de ces emplacements d'établissement, je pense qu'elle a des objets de réflexion importants puis
1015 enfin, je conclurais tout simplement en disant : une ville qui se veut être une ville du savoir, une

ville de culture peut, à mon avis, difficilement se développer autrement qu'à partir d'un pivot central qui est l'école. Et à ce chapitre-là, la Commission scolaire de Montréal, excusez l'expression, mais est sûrement un des principaux producteurs de savoir à Montréal.

1020

LE PRÉSIDENT :

Ça termine? Merci.

1025

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

Vous avez, avec la Ville de Montréal, une entente-cadre de partage des équipements et des lieux. Vous avez, et on lit même « des ententes de partage », et depuis longtemps, je pense 1991 et ce cadre-là ne convient plus? Il est dépassé, il est à renouveler complètement?

1030

M. GILLES PETITCLERC :

Il est effectivement à renouveler, peut-être que dépassé, je ne serais peut-être pas allé jusque-là, mais à renouveler, nécessairement. La nécessité aussi de négocier avec l'ensemble des arrondissements complexifie aussi grandement la chose, parce que les attentes, les préoccupations de chacun des arrondissements ne sont pas toujours les mêmes, donc c'est clair que pour nous, la possibilité d'avoir une entente-cadre qui pourrait être soit négociée avec la ville centre ou qui pourrait au moins se retrouver dans les paramètres communs auprès des arrondissements, viendrait nous faciliter la chose.

1035

1040

Puis, puisque vous ouvrez cette porte-là, je vais me permettre aussi – vous savez, madame Harel-Bourdon a fait mention tout à l'heure aussi de nos travaux d'agrandissement, de construction, les règlementations municipales compliquent énormément le développement et les délais de construction et d'agrandissement de ces établissements-là. Alors, c'est sûr qu'on souhaiterait, comme institution, être capable d'avoir une table de travail centrale pour être capable effectivement de progresser le plus rapidement possible.

1045

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

1050 Là, je vois que vous me répondez par « on aurait besoin d'une entente pour faire des
agrandissements », donc des projets de construction, de réaménagement de lieux physiques,
mais le partage au quotidien, et chaque fin de semaine, des gymnases, des cours d'école et
autres équipements de loisir et de récréation, ça, vous avez une entente là-dessus qui, elle aussi,
est à revoir complètement?

1055

M. GILLES PETITCLERC :

 Oui. J'ai commencé par ça, je m'excuse si je suis allé sur l'autre, mais j'ai commencé
par ça, en disant que oui, c'est à revoir. Et pour nous, dans cet esprit-là, il y a une préoccupation
1060 importante; c'est-à-dire que si on était capable à Montréal de reconnaître, finalement, les enfants
comme citoyens à part entière, ça nous permettrait aussi, quelque part, effectivement, d'avoir
des négociations plus larges. Vous savez, sur le temps d'école lorsqu'on partage des espaces,
puis madame Harel-Bourdon y a fait allusion, la possibilité d'avoir un accès privilégié à certaines
infrastructures de la ville, puis en contrepartie, nous, bien sûr, toute ouverture pour offrir accès à
1065 nos infrastructures en dehors des heures scolaires. Donc là, il y a des mariages à faire sur la
base, effectivement, je dirais, de l'âge et des besoins des citoyens qui sont diversifiés.

Mme CATHERINE HAREL-BOURDON :

1070 Je voudrais juste ajouter à ce que monsieur Petitclerc disait sur la deuxième partie de sa
réponse concernant les demandes de permis; vous savez que nous, on a une problématique de
moisissure puis on est en demande de construction d'écoles et dans chacun des
arrondissements, les manières de faire peuvent être différentes, le processus n'est pas toujours
exactement le même, les délais. C'est sûr que pour des parents, attendre quatre ans ou cinq ans
1075 pour voir une école se reconstruire dans un milieu, ça paraît très long, puis on peut très bien les
comprendre.

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

1080

Ça veut dire qu'entretemps, l'enfant est rendu à l'école secondaire, là.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

1085

Finalement, il faudrait absolument, selon vous, retrouver dans le Plan de développement de Montréal comme principe de développement, l'idée que l'enfant est au cœur, l'école, l'enfant sont au cœur ou du moins devrait être un principe de développement, si ce n'est pas la seule orientation, un des principes importants; ça, c'est un message.

1090

M. GILLES PETITCLERC :

Exactement. Oui, un des grands principes, je vous remercie Madame, et dans ce grand principe-là, faire en sorte que lorsqu'il y a des quartiers qui sont effectivement en développement, il y a une place prépondérante qui est prévue pour l'établissement, la construction d'une école.

1095

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

1100

C'est ça. Je vous dirais que je trouve ça invraisemblable que deux Commissions scolaires, avec le poids que vous avez, et qui êtes en interaction avec la Ville depuis des années, en arrivez à cette conclusion-là. Moi, ça me jette à terre. Il y a eu aussi d'autres personnes qui sont venues nous dire ici que l'enfant devrait être un des thèmes privilégiés dans le cadre du PDM en matière, non seulement en matière de développement, mais je pense aussi comme thème transversal, qui devrait passer à travers tous les volets. En tout cas, c'est une réflexion pour nous, ça, à faire, c'est sûr. Merci beaucoup.

1105

LE PRÉSIDENT :

Merci.

1110 **M. GILLES PETITCLERC :**

Merci de nous avoir reçus.

1115 **LE PRÉSIDENT :**

J'inviterais maintenant messieurs Vezeau, Reulet et Rocheleau. Ah, c'est vous ça? Allez. Vous avez la parole.

1120 **M. NICOLAS VEZEAU :**

Merci. Mesdames, Messieurs les commissaires, citoyennes, citoyens, c'est un plaisir pour nous d'être avec vous ce soir, on vient vous partager certaines idées.

1125 **LE PRÉSIDENT :**

Vous pouvez vous nommer avant de parler, pour la transcription, s'il vous plaît.

1130 **M. NICOLAS VEZEAU :**

Parfait.

1135 **LE PRÉSIDENT :**

Vous êtes Monsieur?

M. NICOLAS VEZEAU :

Nicolas Vezeau.

1140 **LE PRÉSIDENT :**

Voilà.

1145 **M. NICOLAS VEZEAU :**

1145 Donc, bien, c'est ça. Ça nous fait plaisir d'être avec vous, on vient vous partager, aujourd'hui, certaines idées qui ont pour objectif de donner une nouvelle vie au domaine public contaminé de l'île de Montréal et c'est dans une perspective de développement économique, de nouvelles ressources fiscales pour la Ville, de création d'emplois, de valorisation
1150 environnementale que nous le faisons.

Je suis accompagné de mes deux collègues, donc moi je suis président de la Cathédrale verte, je vous présente ici à ma droite, Jean-Baptiste Reulet qui est vice-président innovation, de même que Simon Rocheleau, ingénieur.

1155 Donc en clair, on est une entreprise de promotion immobilière qui réhabilite des friches industrielles pour les transformer en écosystème viable autant d'un point de vue économique, écologique que communautaire.

1160 Le projet qu'on va vous présenter aujourd'hui, c'est le projet de la Cathédrale verte de Rosemont, il se décline en trois sous-projets; donc c'est la reconversion de l'incinérateur par le concept de la greffe industrielle, qui est un concept que nous avons développé, le réaménagement des lieux et le développement d'un univers ludique et percutant autour du concept de la Cathédrale verte.

1165 La prémisse qui sous-tend le développement de notre projet c'est le fait qu'il existe plus d'un million de friches industrielles à travers le monde, la Ville de Montréal est particulièrement bien lotie en ce domaine. Évidemment, les premières et deuxièmes révolutions industrielles ont laissé des marques indélébiles sur le territoire montréalais et force est de constater qu'après
1170 plusieurs centaines d'années, il y a certaines friches qui sont encore là, donc à joncher ça et là

sur le territoire montréalais. C'est un peu moins dramatique dans le cas de l'incinérateur numéro 3, il est inutilisé depuis 1993; cependant, quand on sait qu'il est à quelques centaines de mètres d'une station de la ligne orange, on peut vraiment se poser des questions par rapport à comment est-ce qu'on aborde la question du redéveloppement de nos friches industrielles.

1175

Il y a, bien évidemment, une fracture, une frontière qui peut expliquer pourquoi est-ce qu'il a été difficile de reconverter ce territoire-là, c'est le même que partout dans l'île de Montréal, c'est-à-dire que la voie ferrée du Canadien Pacifique est une frontière qui est difficile, qui rend difficile le redéveloppement. Cependant, on croit qu'après les Shop Angus et le Campus d'Outremont, le site de l'incinérateur des Carrières pourrait faire partie du prochain territoire à redévelopper d'un point de vue économique et environnemental.

1180

Il y a cinq problématiques qui, nous l'espérons, vont être répondues par la greffe industrielle. La première, c'est la reconversion de la bâtisse; elle est abandonnée depuis 1993, donc ça fait 20 ans, durant lesquels non seulement il n'y a pas de revenu fiscal pour la Ville, mais en plus, il y a des pertes sèches parce que la Ville n'est pas capable de valoriser son territoire autour.

1185

Il y a 746 000 tonnes de déchets par année, depuis que cet incinérateur-là a terminé, qui sont enfouis en dehors de l'île, ça coûte une fortune en termes d'entretien des routes, ça coûte une fortune en gaz, en pétrole plutôt, et en ressources humaines qui pourraient être utilisées à des fonctions beaucoup plus productives. Nos déchets parcourent 2,7 millions de kilomètres par année, passent par des ponts, passent par un système autoroutier, pas des artères où il y a des gens qui essaient de dormir, les fenêtres ouvertes en été, donc c'est un modèle qui est, selon nous, à revoir.

1190

1195

Ça coûte une fortune, donc on connaît les besoins en termes de développement immobilier, de développement plutôt de façon générale à Montréal, et on connaît aussi le manque de ressources fiscales; 37,2 millions de dollars sont dédiés uniquement à l'enfouissement de nos déchets à Montréal.

1200

1205 Donc la solution, on propose de procéder à une greffe industrielle, c'est-à-dire qu'on conserverait la charpente, on conserverait la bâtisse, du moins sa partie extérieure, son enveloppe, pardon, on enlèverait la machinerie qui n'est plus utilisée et plus utilisable, et on procéderait à une greffe industrielle en y insérant de la nouvelle machinerie. De cette façon-là, les nouvelles technologies qu'on installerait, pour faire une histoire courte, ça transformerait – on n'entrera pas dans les détails technologiques, si vous avez des questions, notre ingénieur vous répondra –, mais ça transforme des déchets ultimes, donc ce qui est non recyclé, non compostable, et ça les transforme en énergie. Donc, c'est déchet vers de l'énergie.

1210 On voudrait valoriser cette nouvelle technologie qui est installée sur le site, pour en faire un écosystème industriel. Donc, un fleuron pour les entreprises montréalaises, pour la recherche qui se fait à l'ETS, à la Polytechnique, dans les autres facultés de génie montréalaises pour y mettre en place un accélérateur d'entreprises qui pourrait donc s'appuyer sur les activités de chimie verte, sur les activités de transport de déchets nouveaux, nouvelles technologies pour 1215 donc mettre à l'essai les nouvelles technologies qui sont développées par nos universités, diminuant de beaucoup le chemin entre la recherche et le marché et aussi, donc un autre bénéficiaire, encore une fois une autre façon dont la Ville pourrait bénéficier, ça serait d'avoir accès à de nouvelles technologies en temps réel.

1220 Si on passe maintenant aux problématiques sociales et environnementales auxquelles notre projet veut apporter les réponses, il y a évidemment celui du verdissement; la Ville désire augmenter à 25 % l'indice de canopée, les arrondissements sont cloisonnés, il y a justement un rapport qui a été émis par l'Office de consultation publique de Montréal en 2004, si je ne 1225 m'abuse, justement sur le site de l'incinérateur, qui expliquait qu'une des principales problématiques identifiées par les riverains, par les citoyens, c'était le fait qu'ils étaient cloisonnés. Donc, lorsqu'on était à Rosemont, c'est extrêmement difficile d'aller à pied vers le Plateau Mont-Royal et ce n'est pas sans effet sur le développement immobilier et la qualité de vie.

1230 Et en fin, l'écocentre; donc l'écocentre est là, les ateliers municipaux sont là, ils ont hérité d'une bâtisse qui avait été développée, conçue pour l'incinération et donc, ils ont un immense

territoire qui n'est pas optimisé, qui n'est surtout pas adapté à leurs besoins et c'est à ciel ouvert, ce qui n'est pas très esthétique ni agréable pour les voisins.

1235

Donc, par rapport à ces problématiques-là, nous voulons fondre, dans notre projet, des axes pour les transports actifs, donc pour les poussettes, les piétons, les cyclistes; nous voulons donc faire en sorte que les deux axes actuels – qui sont en bleu – pour traverser nord et sud entre le Plateau et Rosemont, actuellement donc c'est Papineau et Christophe-Colomb, donc ce sont des, si vous me permettez le terme anglophone, des « underpass », c'est un peu glauque pour ceux qui se transportent de façon active et donc, nous, on veut proposer plutôt des passerelles en surface.

1240

Donc là, ici, on a une vue depuis le parc Laurier, donc de la passerelle que nous proposons et donc, ça permettrait de passer par-dessus du territoire qui est, on le voit à gauche, peut-être pas optimisé – à gauche c'est une photo actuelle – et donc, nous on proposerait plutôt une passerelle piétons-cyclistes qui permettrait d'aller à 10 mètres au dessus de la voie ferrée, comme c'est déjà possible, ça se fait déjà dans plusieurs arrondissements à Montréal, d'enjamber, 12 mois par année, la voie ferrée, sans danger. Et de cette façon-là, on recouvrirait et on verdirait une bonne partie de la superficie, comme on le voit à gauche, qui n'est peut-être pas optimisée.

1245

1250

On est conscient que le projet demande un changement de paradigme, c'est-à-dire qu'on aime bien dire qu'on veut réduire les transports de personnes pour travailler près de là où on habite. Cependant, lorsqu'on veut amener cette discussion-là sur le plan industriel, c'est peut-être difficile à adapter, donc on veut vraiment mettre beaucoup l'accent sur le développement d'un univers ludique et percutant autour du concept de la Cathédrale verte, la troisième révolution industrielle qui va permettre donc de recadrer cet endroit-là. Cet endroit-là est un lieu qui a toujours servi à la gestion des déchets – au 19^e siècle, c'était le cas; tout au long du boulevard Rosemont, donc il y avait des mines qui, par la suite, les mines de calcaires, lorsqu'elles étaient vides, ont servi à l'enfouissement des déchets. C'est le cas du parc Père-Marquette, le cas du parc Laurier.

1255

1260

1265

Le site actuel de l'incinérateur a été le site où on a créé le premier incinérateur, donc on désire informer la population par rapport à la fonction qu'a toujours occupé ce site-là, essayer d'expliquer à la population qu'avec les nouvelles technologies, on va être capable de le faire de façon tout à fait moderne, propre, sans émanation, sans bruit, sans odeur et avec une très, très importante création de valeurs, d'emplois et de richesses.

1270

Nous aimerions livrer le projet pour le 375^e anniversaire de l'île de Montréal; comme vous le pouvez le voir, les devis pyrotechniques sont déjà prêts. On espère que notre présentation va pouvoir inspirer vos travaux et merci de votre attention.

LE PRÉSIDENT :

1275

Merci. Question?

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

1280

Pardonnez mon ignorance, mais des déchets ultimes sont-ils des déchets dangereux ou toxiques ou s'agit-t-il de matière inerte?

M. SIMON ROCHELEAU :

1285

Les déchets ultimes, c'est tout ce qui reste quand tout a été composté, recyclé puis que les déchets dangereux, les matières dangereuses, par exemple ce qui est traité à l'écocentre, a été disposé de façon adéquate. Alors, c'est tout ce qui peut... voilà, c'est les sacs noirs qu'on retrouve sur les déchets domestiques, dans le fond, ce qui se retrouve sur la rue à chaque semaine, qui est mis là par les citoyens et tout ce qui est enfoui.

1290

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

1295

Ce lieu-là a bien sûr servi au traitement des déchets depuis toujours, mais le quartier, depuis 20 ans, ou tout autour, a beaucoup changé. C'est tout construit en condos presque tout neufs, vous imaginez la tâche de relations publiques que vous avez sur les bras?

1300

M. JEAN-BAPTISTE REULET :

1305

Oui. Bonsoir. Oui, on a une lourde tâche à ce niveau-là, mais justement, en fait, c'est un site qui est toujours destiné à accueillir des activités industrielles, certes de la Ville. Donc, ça restera toujours des ateliers municipaux, ça restera toujours un écocentre et ça restera, même si par exemple on détruisait l'incinérateur, on ne changera jamais la vocation en fait du site. Au contraire, l'arrondissement veut centraliser encore plus ses activités de ville à ce niveau-là, parce qu'il y a eu plusieurs changements, en fait, dans l'arrondissement au niveau par exemple de Bellechasse, si je ne me trompe pas, et donc, nous, ce qu'on veut apporter, c'est vraiment plus une... donc cette couche par exemple de verdissement, améliorer en fait les capacités, justement, en faisant une fusion entre des activités liées aux déchets donc de l'écocentre, et nos activités liées aussi aux déchets et les activités ateliers municipaux qui sont la maintenance, par exemple, des véhicules qui sont liés à la voirie, et cetera.

1310

1315

Donc, nous, on améliorerait, on viendrait apporter une amélioration par, justement, tout l'aspect d'architecture industrielle avec la passerelle, avec les bâtiments augmentés, avec la sécurisation du bâtiment, l'aspect vraiment de laisser une sorte de marque, en fait, de signature à la ville, en gardant les tours, en gardant... mais une signature qui montre qu'on redonne en fait des organes industriels. Parce que souvent, les villes ont tendance à s'étendre et puis à repousser toujours plus loin, en fait chez les voisins, leurs activités de déchets, d'énergie, et cetera.

1320

Et nous, ce qu'on a envie de montrer, c'est qu'on peut avoir maintenant, grâce aux technologies, justement, et grâce à l'innovation humaine, qu'on peut garder des organes industriels à l'intérieur de la ville, qu'on peut les rendre sécuritaires, beaux, qu'on peut les rendre

1325 même éducatifs, parce que justement, en ayant cet écosystème en centre-ville, justement, autour
des bâtiments de condos et puis de parc, et cetera, en créant un lien de circulation à cet endroit
même, parce qu'on passerait au-dessus de l'écocentre actuel, nous, on veut justement
développer une activité, aussi, éducative avec les gens pour vraiment les sensibiliser aux
déchets. Parce que pour l'instant, les gens ne peuvent pas aller visiter, les citoyens ne peuvent
1330 pas aller visiter une décharge, par exemple, à l'extérieur de la ville. Quand ils voient un camion, il
part, on ne sait pas où. Et c'est un peu dommage et du coup, on a envie de, voilà, de réconcilier
ça..

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

1335 Mais là, vous, vous l'exploiteriez dans cette conception-là comme un service public de la
ville de Montréal ou c'est une société privée qui exploite et qui doit forcément faire ses frais au
minimum?

M. NICOLAS VEZEAU :

1340 Bien, en fait, là, actuellement, la bâtisse appartient à la Ville de Montréal, donc l'objectif
ce serait qu'elle continue à être à la Ville de Montréal. Et la bâtisse, le site seraient d'une certaine
façon loués à la Ville de Montréal pendant une période, on est en discussion avec eux, on ne
peut pas révéler publiquement la nature de nos discussions, mais donc, ça serait pendant une
1345 période X la bâtisse serait louée. Au terme de la location, serait rétrocédé un écosystème
productif et une bâtisse décontaminée.

1350 Donc en fait, là ça fait 20 ans que la Ville a un problème avec aucune solution pour
décontaminer cet endroit-là. La déconstruction, selon les évaluations que nous on a vues, c'est
25 millions, mais ça date de déjà plusieurs années, donc on peut penser que c'est beaucoup
plus que ça et l'autre truc, c'est que si on se met à déconstruire ça, ça peut prendre entre 5 et
10 000 camions remplis de béton pour aller être enfouis où? On ne peut plus enfouir du béton.
Donc, bref, elle est indestructible, cette bâtisse-là.

1355 Ça fait que c'est soit qu'on reste pendant encore un autre 20 ans, ou peut-être 100 ans, tant qu'à faire, avec une bâtisse comme ça, ou bien, au terme d'un bail que nous aurons avec la Ville, on rétrocede un écosystème productif qui produit de l'emploi, qui va être verdi de l'extérieur, sur lequel il va y avoir de la projection cinématographique et une bâtisse décontaminée.

1360 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

 En tout cas, je vous félicite pour votre présentation et votre capacité d'argumentation, je pense que vous vous appuyez sur quelque chose d'assez sérieux. Je ne peux pas commenter sur la valeur du projet comme tel, je n'y connais strictement rien. Mais ce qui m'intéresse de
1365 savoir, par ailleurs, Cathédrale verte, ça ne réfère pas uniquement qu'à ce projet-là, si je comprends bien. Vous êtes une entreprise et ceci est un exemple, parmi d'autres, de projets que vous pouvez promouvoir, que vous aimeriez développer. C'est ce que je comprends?

M. NICOLAS VEZEAU :

1370 Absolument. Tout à fait, oui.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

1375 Bon. Partant de là, et compte tenu que votre approche me fait penser un peu à une approche recherche-développement aussi – est-ce que je me trompe? C'est un peu ça aussi?

M. SIMON ROCHELEAU :

1380 Oui.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

1385 Donc, dans le projet de développement de Montréal, dans le plan qui nous est proposé, est-ce que vous y retrouvez là des principes qui pourraient montrer que Montréal, pour les 20

prochaines années, comment dire, pousserait, favoriserait, ferait la promotion de la recherche-développement dans cette perspective-là? Est-ce que vous y trouvez quelque chose ou vous pensez que ça serait important de retrouver quelque chose, un énoncé?

1390 Je ne vais pas, ce soir, m'amuser à faire de la formulation, mais est-ce que cette idée est celle que vous préconiserez vous autres, est-ce que c'est ça? Parce que sinon, votre présentation demeure une illustration, un exemple très intéressant, d'ailleurs, très, très créatif, très intéressant et probablement très valable – à d'autres de l'évaluer – de ce que pourrait apporter une entreprise comme la vôtre à la recherche de solutions pour ce qui est des friches industrielles. Mais au-delà de votre cas, est-ce qu'on peut généraliser et penser qu'on pourrait trouver un principe dans le Plan de développement en la matière?

M. SIMON ROCHELEAU :

1400 Oui, certainement, puis je pense que s'il y a des mots clés à retenir, ça va être qu'il y a des moyens, il y a des nouvelles technologies qui sont disponibles, on veut en tirer profit, mais on cherche d'abord et avant tout à faire quelque chose qui est intégré puis à développer un principe où on développe un écosystème industriel, où les différents acteurs sont, sans trop faire de métaphore biologique, mais en symbiose.

1405

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

En symbiose, c'est ça.

1410 **M. NICOLAS VEZEAU :**

Voilà.

1415

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

1420 En symbiose, c'est ça. C'est ça qui est intéressant dans votre – excusez-moi de vous interrompre –, mais c'est qu'on a là un projet qui, dans un premier temps, apparaît comme une solution d'ingénierie verte, mettons, mais qui a aussi, qui est aussi un projet d'urbanisme, qui est aussi un projet de design, qui est aussi un projet de requalification sectorielle, donc c'est vraiment une approche polyvalente et c'est ça que je trouve intéressant dans votre projet.

1425 **M. NICOLAS VEZEAU :**

Et puis les grands principes, je pense, peuvent définitivement bien s'appliquer à d'autres friches industrielles.

1430 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

C'est ça, exactement. Merci beaucoup.

M. SIMON ROCHELEAU :

1435 Et peut-être pour terminer sur votre approche, en fait ce que vous avez mentionné, c'est très précisément ce qui nous anime depuis le début. On est en discussion, en fait, avec plusieurs partenaires. Nous, on veut vraiment mettre en avant-plan, pour 2017, le savoir-faire montréalais dans une approche recherche et développement.

1440 Si on choisit d'y aller avec la projection animée sur les murs, c'est pour faire écho à nos talents montréalais dans le domaine du jeu vidéo, dans le domaine de l'image. Si on travaille, nous, on travaille dans le domaine des technologies vertes parce que c'est notre métier et c'est ce qui nous anime aussi, mais on a cartographié justement toute une chaîne de valeurs qui
1445 pourrait mettre à l'avant-plan les entreprises montréalaises.

1450 Actuellement, il y a un autre problème à Montréal, c'est qu'on a énormément
d'entreprises dans le domaine des technologies vertes, dans le domaine de l'eau, dans le
domaine des déchets, on a énormément d'entreprises, elles n'ont pas d'incubateur, elles n'ont
pas de plateforme publique, on n'en entend pas parler et elles sont très mal véhiculées, je pense
même qu'elles sont méconnues du large public, on en entend très peu parler dans les médias.
Nous, on regarde ça à tous les jours et on trouve qu'il y aurait justement une occasion sans pareil
de mettre à l'avant-plan le côté vert de Montréal. C'est beau avoir des initiatives morcelées par-
ci, par-là, d'avoir une population motivée, cependant d'avoir un fleuron, je pense que ça réussit à
1455 mettre en chair ce qu'on aurait de la difficulté à faire avec différentes initiatives morcelées et
donc, c'est vraiment cet esprit de fleuron là qu'on veut mettre en place pour 2017.

LE PRÉSIDENT :

1460 Très bien, merci beaucoup, Messieurs.

M. SIMON ROCHELEAU :

1465 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1470 Alors, nous allons prendre une pause de 15 minutes, pour reprendre à 20 h 45, s'il vous
plaît.

PAUSE

1475

LE PRÉSIDENT :

1480 S'il vous plaît, j'inviterais maintenant madame Chevrier, s'il vous plaît. Est-ce qu'elle est là, madame Chevrier? Est-ce que madame Chevrier est là? Ah, pardon. C'est vous. Je vous en prie. Et vous êtes accompagnée ce soir de monsieur?

Mme EVE-ISABELLE CHEVRIER :

1485 De monsieur Pierre Durocher. Bonsoir, effectivement. Alors Messieurs, Madame, bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

1490 Bonsoir!

Mme ÈVE-ISABELLE CHEVRIER :

1495 Je me présente, je suis Ève-Isabelle Chevrier, directrice de Vivre Saint-Michel en Santé, accompagnée de mon collègue Pierre Durocher, chargé de projet et mémoire du quartier Saint-Michel. Donc, je suis venue vous livrer ce soir un mémoire verbal. Si vous souhaitez que je vous dépose la copie papier de ce que j'aurai dit, ça sera tout à fait possible, mais ce n'était pas un mémoire écrit comme tel. Donc, je vais débiter ma présentation.

1500 Alors, Vivre Saint-Michel en Santé est une instance de concertation locale qui réunit de nombreux acteurs du milieu. VSMS, de son acronyme, rassemble des citoyens, des organismes communautaires, des institutions publiques, des gens d'affaires du quartier Saint-Michel, ce qui en fait une instance de concertation intersectorielle et multiréseau. Son objectif est de définir et de promouvoir des priorités d'action visant l'amélioration de la qualité de vie du quartier et le développement social et économique de sa population. Vivre Saint-Michel en Santé est membre de la Coalition montréalaise des tables de quartier.

1505

1510 Depuis 2003, 12 ans après sa fondation, VSMS, ses membres et ses partenaires se sont engagés dans une phase de concertation plus ambitieuse axée sur la lutte à la pauvreté et l'exclusion sociale en mettant sur pied une démarche de revitalisation urbaine et sociale pour le quartier. Aujourd'hui, en 2013, VSMS, ses membres et partenaires, forts des résultats obtenus, mènent une nouvelle phase de planification stratégique pour mieux poursuivre cette démarche de revitalisation du quartier.

1515 Un des objectifs sous-jacents à cette démarche de revitalisation est de redonner un sentiment d'appartenance et de fierté aux citoyennes et citoyens du quartier Saint-Michel et de renforcer la mobilisation et le travail concerté pour faire de Saint-Michel un quartier où il fait mieux vivre.

1520 D'ailleurs, au printemps dernier, suite à une vaste consultation, les citoyens et acteurs du milieu ont formulé la vision d'avenir qu'ils ont pour leur quartier. Saint-Michel, un quartier fort, inspirant et solidaire, fier de sa diversité, fort de sa capacité d'agir collectivement, où ses citoyennes et citoyens veulent grandir, réussir et vieillir.

1525 Comme je le mentionnais en début de présentation, Vivre Saint-Michel en Santé est membre de la Coalition montréalaise des tables de quartier. À ce titre, VSMS souscrit entièrement au mémoire qui vous a été présenté par la coalition, particulièrement en ce qui concerne la nécessité que Montréal se dote d'une politique de développement social, l'importance de la participation citoyenne dans le développement de Montréal, la nécessité que
1530 le Plan de développement de Montréal priorise la qualité de vie des Montréalais et des Montréalaises.

1535 Nous souhaitons toutefois mettre l'emphase sur un point : la ville est fait de son cœur, le centre-ville, mais aussi et d'importance égale, de nombreux quartiers sociologiques qui sont autant de milieux de vie singuliers avec leur histoire et leur personnalité propre. Ces quartiers présentent des avantages spécifiques pour les citoyens et citoyennes qui y résident, mais également de grands atouts pour Montréal, si leur développement est encouragé.

1540 On souhaiterait trouver une plus grande emphase dans le Plan de développement de Montréal sur le développement de ces quartiers sociologiques et sur leur potentiel de richesse pour Montréal.

1545 Nous souhaiterions que le Plan fournisse un espace ouvrant la porte à des visions de quartier qui seraient motivantes pour les résidents et résidentes et qui représenteraient, si elles sont actualisées et renforcées autant d'atouts pour Montréal.

1550 À titre d'exemple, le quartier Saint-Michel, vous le savez, a été abandonné par les pouvoirs publics et les investisseurs pendant plus de 35 ans. Graduellement, les gens du milieu, arrondissement, Commission scolaire, CLSC, gens d'affaires et surtout organismes communautaires et citoyens ont décidé de changer le parcours de leur quartier et d'envisager pour lui, si vous me permettez l'expression, une nouvelle carrière.

1555 Aujourd'hui, on commence à parler du « nouveau quartier Saint-Michel ». Un sondage fait à l'automne auprès des citoyens du quartier démontre que les citoyens et citoyennes commencent vraiment à y croire. Ça libère des énergies de changement importantes au sein de notre territoire.

1560 Aujourd'hui, on voit le quartier Saint-Michel ayant enfin une rue principale, la rue Jarry, verdie et aménagée avec des commerces et des services de proximité, une augmentation des logements adaptés aux diverses bourses, tel que décrit dans le Plan particulier d'urbanisme qui vient d'être adopté, faisant une large place à la culture et aux arts du cirque grâce, notamment, à la présence de la Tohu, du Cirque du Soleil et de leur implication dans le milieu; bénéficiant du deuxième plus grand parc régional avec tout ce que cela apporte en termes de développement local, de qualité de vie et de changement d'image pour le quartier; utilisant de nouvelles
1565 infrastructures pour ses résidents, de nouveaux plateaux de sport, de loisirs et de diffusion culturelle propre à favoriser l'intégration des différentes cultures qui se rencontrent quotidiennement dans le quartier : une nouvelle maison d'Haïti, une salle de pratique et de concert pour l'orchestre symphonique de l'école Joseph-François-Perreault et ainsi de suite. Un espace de parole et d'engagement de plus en plus important pour les citoyens de Saint-Michel,

1570 un quartier où on les écoute et où on les respecte quand ils nous parlent de leurs besoins et de leur qualité de vie.

Vous me direz que cette nouvelle carrière du quartier Saint-Michel, si on la compare à ce que Saint-Michel a été auparavant, n'est pas un acquis si important pour Montréal. Ce que nous
1575 faisons à Saint-Michel, par contre, d'autres quartiers de Montréal le font également, supporté notamment par le fonds de revitalisation urbaine intégré de la Ville de Montréal.

Le Plan de développement de Montréal, selon une façon qu'il vous appartient de trouver, doit mettre une emphase dans la vision du Montréal de demain sur ce type d'initiative concertée
1580 et les encourager.

En guise de conclusion, précisément, en ce qui concerne la mise en valeur des quartiers sociologiques, vous me permettrez de dire un mot sur l'intention de la Ville de Montréal d'établir, aux limites de deux quartiers sociologiques, Saint-Michel et Ahuntsic, en plein milieu urbain et
1585 résidentiel, une usine de compostage des matières organiques, ce qui vient complètement à l'encontre de la vision que je viens de vous proposer.

D'ailleurs, dans leur rapport, l'Office de consultation publique de Montréal sur le dossier des matières organiques, les commissaires avaient émis des questionnements très importants
1590 concernant ce site, notamment sur l'avis préliminaire du ministère.

La décision récente du ministre de l'Environnement de retirer ce site du projet de la Ville vient de répondre au juste questionnement des commissaires de l'Office. En effet, le ministre du
1595 Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, monsieur Yves-François Blanchet, a annoncé le 29 août 2013, son intention de ne pas appuyer le choix du complexe environnemental de Saint-Michel pour la réalisation d'un des centres de traitement de matières organiques par biométhanisation et compostage sur son territoire. Il invite la Ville de Montréal à privilégier un autre site que celui-ci.

1600 Pour le citer : « *Nous reconnaissons les efforts réalisés par la Ville de Montréal pour identifier des sites adéquats, mais force est de constater que l'acceptabilité sociale n'est pas au rendez-vous dans le cas du complexe environnemental de Saint-Michel. Je ne souhaite pas appuyer un projet qui a été clairement rejeté par la population et par les élus du secteur* » a affirmé le ministre Blanchet. Il a précisé que les autres sites retenus ne présentaient pas, à son
1605 avis, d'obstacles majeurs quant à leur réalisation.

J'espère donc que dans le Plan de développement de Montréal, vous saurez mettre des balises qui empêcheront l'établissement d'une telle usine aux confins des quartiers Saint-Michel et Ahuntsic et qui empêcheront que de pareilles situations se reproduisent à l'avenir. Ceci, en
1610 quelque sorte, bouclerait la boucle, en ce qui concerne l'Office, sur cet aspect du dossier.

Je vous remercie Messieurs et Madame les commissaires, de votre écoute.

LE PRÉSIDENT :

1615 Merci, vous pouvez reprendre votre souffle, maintenant. Vous voulez ajouter quelque chose, Monsieur?

M. PIERRE DUROCHER :

1620 Non, ça va pour le moment.

Mme EVE-ISABELLE CHEVRIER :

1625 Je peux laisser une copie.

LE PRÉSIDENT :

1630 Ça serait bien quand même, si vous pouviez laisser la copie. Ça nous permettra d'avoir accès à l'information avant que la transcription nous arrive. Question?

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

1635 Deux, trois, quand même. Alors vous, donc évidemment vous êtes en appui avec la
Table et déjà on a eu des échanges et on a noté certains éléments, donc vous réitérez
l'importance de retrouver dans le PDM une politique de développement social. Vous demandez
aussi que dans le PDM, on encourage explicitement la mobilisation citoyenne; d'ailleurs,
plusieurs intervenants sont venus nous dire même que cette mobilisation se retrouvant au cœur
des quartiers, ceux-ci doivent être le socle du développement de Montréal pour les prochaines
années – c'est une expression qui a été utilisée.

1640 Il en demeure que le PDM mentionne la participation citoyenne comme un atout. Or, il
semble que ce qui commence à se dessiner, c'est qu'il faut aller plus loin que la participation, il
faut même penser à des façons de collaborer. Je ne sais pas si pour vous ça veut dire quelque
chose de différent, mais hier on a eu un groupe qui est venu nous parler, des intervenants qui
1645 sont venus nous parler de l'importance de développer une culture de collaboration entre la Ville
et les citoyens ou la Ville et les arrondissements. Qu'est-ce que ça évoque pour vous cette
expression « collaboration »?

M. PIERRE DUROCHER :

1650 En fait, il faut commencer en quelque part. Notre expérience est beaucoup dans Saint-
Michel, des gens, beaucoup de population immigrante, donc l'intégration. Il ya des gens, on parle
de participation citoyenne, mais dans un premier temps, souvent, c'est d'inviter des gens dans un
organisme communautaire pour parler d'un sujet qui les préoccupe : le taxage des enfants à
1655 l'école, les problèmes avec la police. Alors, on essaie de mettre en contact ces parents-là avec
un policier ou le directeur, le commandant du poste qu'on invite. Donc, la participation citoyenne,
c'est aussi l'intégration, le fait qu'on peut d'abord comprendre ce qui se passe et deuxièmement,
être capable de dire ce qu'on pense et ce qu'on veut.

1660 Je vous dirais que chez nous, on a fait cette étape-là, puis évidemment, il y a des
citoyens qui embarquent, il y a des citoyens qui vont plus loin, il y a des citoyens qui aident à

organiser des choses, qui sont des fêtes de quartier, et cetera, mais on a amorcé, avec les élus municipaux, des rencontres.

1665 Parce que vous savez, la participation citoyenne, des fois, ça fait peur un peu, parce qu'on parle de mobilisation. Il y a des gens qui, dans la société civile, dans la société, qui prennent des décisions. On pense à nos élus, par exemple, on prend, disons l'arrondissement prend une décision, mais si les citoyens participent puis se mobilisent, ils ne seront pas nécessairement toujours d'accord avec la décision. Donc, il y a comme une espèce
1670 d'ambivalence, dans le monde des affaires, entre autres, aussi là-dessus. Mais on a amorcé, nous, des rencontres entre les élus, les gens de l'administration de l'arrondissement et des citoyens et ça va super bien. Et il y a des gens qui, comment je dirais ça, ont accès, puis le fait de se sentir reconnus, le fait de pouvoir avoir accès à ces personnes-là, ça change le ton complètement.

1675 Donc, c'est beaucoup plus un ton de collaboration qu'un ton de... et moi, je pense que c'est vers ça qu'il faut aller. Dans les organismes, à Saint-Michel, c'est à peu près toujours ça qu'on a fait. On collabore avec l'administration municipale avec la Commission scolaire. Ce n'est pas pour dire qu'on est toujours, toujours d'accord, mais cet élan de collaboration là porte
1680 beaucoup de fruits, plus que la confrontation.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

1685 À cet égard, est-ce que le Plan de... un document ou enfin, oui, c'est ça, comme un Plan de développement de Montréal, est-ce que c'est vraiment nécessaire? Pour en arriver à l'atteinte de vos objectifs, à vos démarches, à vos façons de faire, est-ce que vous avez besoin d'un Plan de développement de Montréal?

Mme EVE-ISABELLE CHEVRIER :

1690 Bien, en fait, pour faire un peu du pouce sur ce que Pierre disait, entre autres sur toute la notion du contact entre les élus et les citoyens, pour moi, il y a là-dedans aussi toute une notion

1695 d'éducation populaire, c'est-à-dire que le citoyen ne possède pas nécessairement le jargon ou il
ne possède pas nécessairement toutes les connaissances cognitives ou théoriques liées aux
problématiques et pourtant, il est l'expert de son quartier. Il est l'expert de sa problématique.
Donc, du moment où on réussit à établir un mode de collaboration, c'est-à-dire d'un côté on fait
l'éducation des citoyens et on les écoute réellement et on leur revient avec les résultats. Ça, c'est
pour moi, l'autre chose, le deuxième volet; dans un temps, prendre le temps d'éduquer, de dire
qu'est-ce que ça veut dire, ce projet-là, puis c'est quoi ses incidences, les gens comprennent,
1700 mais ça prend plus de temps, des fois, plus d'énergie et dans certains cas, un vocabulaire plus
adapté; et à d'autres moments, simplement consulter les gens. Nous, on se faisait dire que c'est
frustrant, parce que c'est comme si on venait demander l'opinion, puis après ça, l'opinion
disparaît dans l'univers, puis on n'est pas capable de raccrocher sa propre préoccupation et de
voir le chemin qu'elle a fait jusque dans le projet.

1705
Donc, du moment où on consulte et on repart avec ces opinions-là et le citoyen n'en
entend plus parler, bien pour lui, c'est un peu vain comme exercice. C'est-à-dire que quelque
part, il a l'impression d'avoir parlé et que... bien, c'est tout. On ne sait pas si ça a été tenu en
compte, pas tenu en compte, on ne sait pas qu'est-ce qu'il est advenu de ça.

1710
Donc, collaborer pour moi, il y a une relation d'aller-retour; on construit et on chemine
ensemble. Ça ne veut pas dire qu'on est obligé de se valider à tous les points deux étapes, mais
il y a quelque chose dans le « cheminer ensemble », « s'éduquer ensemble » pour essayer de
développer une compréhension commune. Et si vous saviez, à Saint-Michel, l'énergie que ça
1715 dégage derrière? C'est extraordinaire. Entre autres, j'ai l'air de taper sur le même clou, mais le
dossier compostage a été approprié complètement par ces citoyens-là et ça a dépassé, même,
l'encadrement qu'on pouvait leur offrir. Pourquoi? Parce qu'ils ont généré des énergies. Et quand
on est dans un mode de construction, ça génère des énergies qui sont pérennes, qui ne tiennent
pas seulement qu'aux structures. Oui, c'est ça, arrêtez-moi.

1720
M. PIERRE DUROCHER :

Moi, je retournerais un peu votre question.

LE PRÉSIDENT :

1725

Non, ça va, il reste encore quelques minutes.

M. PIERRE DUROCHER :

1730

Je pense que pour faire de la participation citoyenne, on n'a pas besoin d'un Plan de développement, mais pour développer Montréal, on a besoin de la participation des citoyens.

LE PRÉSIDENT :

1735

J'allais vous poser une question. Plusieurs ont mentionné, dans des conditions gagnantes de collaboration, de participation, la notion de transparence, la notion d'accès à l'information avec, en sous-entendu, quelques reproches de difficultés d'avoir accès à certains types d'informations; est-ce que pour vous, c'est aussi un constat?

1740

Mme EVE-ISABELLE CHEVRIER :

1745

Moi, je pense que c'est... en tout cas, dans la relation que j'ai vu les citoyens avoir avec les élus, on a eu, par exemple, une rencontre l'hiver dernier où c'était : les citoyens invitent leurs élus et non pas l'inverse. Et ça, ça avait donné lieu à une dynamique qui est était intéressante et moi, j'ai entendu mes élus expliquer aux citoyens : « Écoutez, je comprends que vous n'êtes pas contents de telle affaire, mais je vais vous expliquer comment ça marche à l'interne et qu'est-ce qui fait que ça prend du temps. » Bien, ils ont compris.

LE PRÉSIDENT :

1750

D'accord.

Mme ÈVE-ISABELLE CHEVRIER :

1755

Alors, ça a calmé les frustrations, ça a fait appel davantage, peut-être, à un mode de collaboration, en disant : « Est-ce que ça vous aiderait, élus, si on vous faisait une pétition? Est-ce que ça vous aiderait si on allait... – Oui, ça nous aiderait. – Ah! O.K. « Bien là, on tombe dans un autre mode. En fait, je pense que ce qui peut choquer les citoyens, c'est quand on ne fait pas appel à leur intelligence. En quelque part, ils sont capables de comprendre, donc de là la question de la transparence, je pense que c'est gagnant, oui, effectivement.

1760

LE PRÉSIDENT :

1765

Ça va?

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

Merci.

1770

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.

1775

Mme EVE-ISABELLE CHEVRIER :

Merci, bonne soirée.

LE PRÉSIDENT :

1780

Bonne fin de soirée. Alors j'inviterais maintenant monsieur Campbell Stuart.

M. CAMPBELL STUART :

1785

Alors, bonsoir Madame et Messieurs les commissaires, merci pour cette opportunité de donner des idées sur le Plan de développement de Montréal.

1790

Moi, mon nom est Campbell Stuart. Comme vous le savez, je suis secrétaire de Les Amis de Meadowbrook et cette présentation serait limitée à deux objectifs : le premier étant très spécifique, c'est la préservation de Meadowbrook et sa transformation en parc nature pour tout le monde et, deuxièmement, sur la question de la protection environnementale sur l'île de Montréal.

1795

Alors, en partant, qui sommes-nous? Les Amis de Meadowbrook, ça fait 23 ans qu'on lutte pour la préservation de Meadowbrook et depuis plusieurs années encore, pour un parc Meadowbrook aussi. Notre mission, ça vaut la peine de le répéter, ça revient à plusieurs reprises, c'est d'empêcher le développement de Meadowbrook et le transformer en parc Meadowbrook, un nouveau parc nature de 57 hectares ouvert et accessible à tous les résidents de l'île de Montréal et relié par un train vert, un réseau de parcs, dont notamment la falaise Saint-Jacques. Ça, c'est notre mission.

1800

1805

D'abord, le premier constat que je ferai, c'est que ce n'est pas la première fois qu'on vient ici. C'est effectivement la deuxième fois. Et comme vous le savez, ça vaut encore la peine de répéter. En 2004, après des auditions publiques dont les Amis de Meadowbrook faisait partie, cette commission, cet Office, je dois dire, l'OCPM a recommandé que le golf Meadowbrook et le ruisseau Saint-Pierre, petit Saint-Pierre, qui serpente à travers ce dernier mérite un attention particulière. Elle recommande donc à la Ville d'en faire un écoterritoire.

1810

Comme on le sait, la Ville n'a jamais donné suite à cette recommandation. Quelques années plus tard, une deuxième, une autre commission, c'était la Commission permanente du Conseil d'agglomérations sur les grands équipements et des activités d'intérêt d'agglomération, qu'on appelle Commission Labrègue, qui siégeait effectivement sur les mêmes questions, sur le même processus, sur la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels d'agglomération. En 2009, ils ont recommandé, comme vous pouvez le lire – effectivement, c'est

1815 notre mission. C'est de répéter notre mission ou peut-être plus juste, ce serait : notre mission s'inspire de la Commission Labrèque. Cette Commission a donné cette recommandation, mais la Ville n'a jamais donné suite à ça non plus.

1820 Alors si on veut faire une demande, une demande vraiment de notre cœur, nous avons la chance maintenant, effectivement, d'en faire en parc, faire la préservation de Meadowbrook. Ça fait très, très, très longtemps que les gens luttent pour ça, la justice sociale et environnementale le demande. C'est pour tout le monde.

1825 Meadowbrook est entouré de quartiers de toutes sortes. Il y a le quartier Saint-Pierre, il y a Montréal-Ouest, il y a Côte-Saint-Luc, il y a NDG, il y a tout le reste de Lachine. C'est pour tout le monde. Et comme vous allez voir un peu plus tard, on a prouvé que ça serait accessible à tout le monde aussi, si on a la volonté politique de le faire.

1830 Je dirais juste un petit bémol : quand le PDM a été publié la première fois, le plan du PDM a été publié la première fois, quand on regardait, et je pense que c'est sur la page 41, j'oublie, il y avait l'indication ou des petits points où c'était zoné et avec l'intention de construction résidentielle. Meadowbrook y était. C'était pour en 2012, c'était toujours, selon la Ville de Montréal, marqué – je pense par erreur – mais quand même, c'était toujours marqué pour le développement résidentiel. Ça a été changé.

1835 La Ville de Montréal, pour être bien honnête, la Ville de Montréal tout dernièrement a démontré beaucoup de volonté et beaucoup de volonté politique pour la préservation de Meadowbrook, comme vous allez voir un peu plus tard. Mais on n'est pas là encore. Et si j'ai compris une chose depuis plusieurs années, dans ce genre d'affaires : *You're never there until whoever sings it*. On ne sait jamais jusqu'à tant que ce soit fait.

1845 Pour les questions, pourquoi préserver le terrain Meadowbrook, on a immensément d'informations là-dessus. Il n'y a vraiment pas de raison, à mon avis – je peux vous faire des points là-dessus, mais si vous regardez dans l'annexe 1, il y a des résumés des données principales concernant le terrain Meadowbrook, que ça soit pour des questions de justice

1850 environnementale, que ça soit un milieu unique pour la biodiversité, que ça soit pour le potentiel archéologique, que ça soit des bénéfices sociaux et environnementaux pour la santé de tout le monde, c'était des îlots de chaleur tout autour, que ça soit une question de sécurité, que les voies ferrées qui l'entourent, effectivement, les cours de triage qui l'entourent demandent, effectivement, que ça soit réservé comme zone tampon, comme ça a été inventé au début en 1917; que ça soit un parc pour tout le monde, que...

1855 Bien, il y a plein, plein, plein de raisons. Ça, c'est dans l'annexe 1. Si vous regardez les grandes lignes, la présentation qui a été faite pour la Commission Labrègue, il y a vraiment beaucoup, beaucoup d'informations sur le genre de biodiversité qu'on trouve là-bas et, et cetera. Alors, j'en passe.

1860 Une autre bonne raison pour le préserver, comme j'ai mentionné, c'est qu'effectivement, c'est entouré des cours de triage et la Ville de Montréal, le Conseil municipal de Montréal vient tout juste d'adopter unanimement une résolution qui, et ça, ça a été fait, je suis désolé, les dates sont évidemment mauvaises, c'est le 26 août, ils ont adopté une résolution unanimement – je souligne unanimement – de donner mandat aux services, entre autres, de la Ville de Montréal d'inclure les lignes directrices de la Fédération canadienne des municipalités et l'Association canadienne des voies ferrées aux nouveaux aménagements à proximité des activités
1865 ferroviaires, incluant les voies ferrées et cours de triage, telles qu'identifiées par le rôle d'évaluation dans le règlement de concordance du schéma d'aménagement et de développement, en conformité aux orientations et aux objectifs et critères du Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

1870 C'est-à-dire que c'est un peu « elliptical », mais effectivement, Meadowbrook est à côté des cours de triage tels que définis dans le rôle d'évaluation. Alors ça ne dit pas, mais effectivement, c'était un des objectifs très clairs et bien compris par le Conseil municipal de Montréal que ça soit Meadowbrook qui soit une zone tampon comme on devrait le faire. Alors, on est très encouragé par ça.

1875

1880 Il faut quand même qu'on comprenne que ce n'est pas protéger Meadowbrook ou le transformer en parc. Cela dit, ce n'est pas fait. Il faut toujours que le zonage de Meadowbrook, c'est-à-dire la partie sud sur Lachine, soit changé de zonage de résidentiel à récréatif. Ça, c'est primordial, il faut que ça soit fait, il faut que ça soit fait bientôt et vite. Et encore, on espère qu'il y a la volonté politique de le faire, mais on demanderait à l'Office de consultation publique de Montréal d'en faire recommandation que ça soit fait et que ça soit fait très bientôt.

1885 La prochaine partie de ma présentation, de notre présentation, est la partie qui a peut-être, ces jours-ci, c'est la partie dont on est le plus fier et ça, c'est le plan directeur d'un parc Meadowbrook. Et comme on dit, pour interpréter ça, un parc nature urbain et patrimonial accessible à tous.

1890 Comme vous pouvez voir, c'est dans l'annexe 3, il y a énormément d'efforts qui ont été mis là-dedans, mais ce n'était pas un effort privé, là; c'était Les Amis de Meadowbrook de concert avec le Conseil régional d'environnement de Montréal ont organisé une charrette sur laquelle, à laquelle il y avait plusieurs personnes, soit des académiques, soit des gens du quartier, soit des politiciens – on avait Alan DeSousa, on avait même monsieur Claude Dauphin – qui était pour discuter comment on peut faire un parc Meadowbrook, qu'est-ce que ça aurait l'air, un parc Meadowbrook, et on faisait, on mettait l'emphase vraiment importante sur la question d'accessibilité.

1900 Et comme vous pouvez voir là-dedans, on a trouvé des chemins, des chemins publics qu'on pouvait modifier ou mettre en place pour donner l'accès à tout le monde. Ça, on est bien, bien, bien content avec ça, c'est vraiment important. Et comme je dis, c'était un effort public, c'était des fonds publics qui ont été levés pour ça, on faisait des levées de fonds, des activités pour en faire, il n'y a pas d'argent gouvernemental là-dedans, c'est une expression populaire qu'on a faite avec ça, et nous aimerions que ça soit pris en considération. On n'est pas certain que c'est le dernier mot sur le parc Meadowbrook. On n'est pas là, mais on a déposé ça à la Ville de Montréal et la ville de Montréal, José Duplessis qui est actuellement le président du Conseil exécutif de la Ville de Montréal, l'a accepté et a demandé à la Ville de Montréal d'en faire étude.

1910 Mais comme je vous dis, ce n'est pas le dernier mot. L'École d'architecture paysagère, excuse mon français, The Landscape Architectural School of the University of Montreal, leur classe, their third year class, en faisait des études. Il y a une vingtaine d'autres idées sur un parc Meadowbrook. L'idée d'un parc Meadowbrook, c'est une idée qui prend beaucoup d'élan dans la population et on espère qu'avec ça, il y a tellement de possibilités, tellement d'idées, tellement d'efforts qui ont été mis là-dedans, on serait très fier si un de ces plans voyaient la lumière du jour.

1915 Alors, nous demandons que le Plan directeur ou un autre, c'est écrit le Plan directeur, mais un autre, soit incorporé dans le PDM. Ça, c'est bien important. Parce qu'il n'y a pas d'indication là-dedans qu'est-ce qu'ils veulent faire avec et il faut le faire.

1920 Pour la dernière partie de ma présentation, effectivement, on voulait souligner, comme le Club Sierra Québec, on soulignait un peu plus tôt aujourd'hui, je crois, que le PDM manque beaucoup dans les critères qui ont été mis dans le PDM. Surtout sur la trame verte et bleue, surtout sur la protection, le plus possible, d'espaces verts sur le territoire de l'île de Montréal, et je le souligne et il faut bien le dire : l'île de Montréal n'a pas 17 % de son territoire qui peut être considéré comme des sites écologiques vierges qu'on devrait protéger; ce n'est vraiment pas ça du tout. Montréal doit faire beaucoup plus, regarder qu'est-ce qu'elle a, qu'elle peut protéger ou renaturaliser, si c'est le bon mot. Il faut vraiment regarder qu'est-ce qu'on a, en faire un inventaire. On veut adopter les recommandations de Club Sierra Québec là-dessus. Faire un inventaire, faire un moratoire pendant qu'on fait un inventaire de qu'est-ce qu'on a toujours sur l'île de Montréal. Parce qu'il n'en reste pas beaucoup.

1930 J'étais à une séance publique à Beaconsfield hier soir, où la Ville de Beaconsfield pense, avant que le PDM vienne en effet, et si c'est le cas, de permettre de la construction sur le Bois Angell. Ça, c'est criminel, ça. Permettre ça, c'est vraiment, vraiment, où on est sur l'île de Montréal, c'est vraiment, à mon avis... criminel, c'est peut-être trop fort, mais on a quoi? On dit qu'on a 4-5 %, mais vraiment, on n'a pas ça. On n'a même pas ça. Construire sur le bois Angell, c'est vraiment... je ne peux vraiment pas comprendre ça.

1935

1940

Mais c'est ça qu'ils sont en train d'essayer de faire. Alors ça, c'est vraiment triste, mais spécifiquement, on adopterait les recommandations qui sont dans le Club Sierra, qu'il y ait un moratoire de construction sur les espaces verts; qu'il y ait un inventaire qui soit fait là-dessus; que par la suite, on ne permette que la construction sur les terres brunes ou sur des espaces qui sont déjà construits et que la Ville mette l'emphase, pas de donner de l'argent aux développeurs pour faire de la construction sur des espaces verts qui ne sont pas vierges, mais il sont quand même, ils peuvent être un parc pour tout le monde, que ça soit effectivement, que cet argent soit mis de côté pour... what is the right term?

1945

LE PRÉSIDENT :

Say it in English if it's easier.

1950

M. CAMPBELL STUART :

I'll try, I'm even trying in English. Maybe Spanish.

1955

LE PRÉSIDENT :

Oh well, Spanish then.

1960

M. CAMPBELL STUART :

Remettre les terres brunes en état pour faire de la construction et ça serait une solution parfaite, parce qu'on a tellement de terres brunes aussi, qu'on fasse de la construction là-dessus, qu'on mette notre argent pour remettre ces terres en condition, pour faire de la construction et on préserve les espaces verts aussi. Alors, vraiment, on tient à cette recommandation. Et que les sites majeurs qui sont menacés, que ça vraiment, là, qu'on les nomme, comme le Bois Angell, qu'on les nomme et qu'on dise : il ne faut pas construire là-dessus. Et c'est à peu près la fin de mon intervention.

1965

1970 Je terminerais avec – and I will say this in English, with a heart-felt plea. It's been more than a generation. The people have spent their own money, worked countless hours; have worked for the public good; have fought public developers who are looking for hundreds of millions of dollars of public funds, so that public funds can be spent to destroy what you see here, so that they can put condos on it.

1975 The time, I think, is passed and I hope it's passed. Certainly, we're hearing a lot out of the Charbonneau Commission, that we really can't afford to have the people with money, that is to say the people who are up to make money can't afford any longer to give them such privileged access to the corridors of power that the public good can be forgotten.

1980 Meadowbrook is just a line in the sand; Angell wood is a line the sand. If we let this go, if we let this go, we're crazy. So, I mean, I probably should not stop on that note, not crazy, but I really ask you to reflect the goodwill of the people who have worked on it. Now, I am done.

1985 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

1990 An heart-felt work. Thank you. Écoutez, vous rejoignez des préoccupations qui ont été effectivement exprimées au cours des audiences, des consultations précédentes, je veux dire, et aussi des journées précédentes au cours de cette consultation-ci. Je me demandais, en termes de stratégie, de mobilisation, on parle beaucoup de participation citoyenne, ce soir, on parle de collaboration de différentes façons, pour les citoyens, de s'impliquer – vous en êtes un exemple éloquent – quelle stratégie les citoyens peuvent-ils mettre en place pour regrouper les forces vives qui ne sont pas seulement celles des citoyens d'arrondissement directement concernés par le projet, mais l'ensemble des forces vives de Montréal, par exemple?

1995 **M. CAMPBELL STUART :**

C'est une très, très bonne question, c'est une question de stratégie, effectivement, et moi, dans le passé, j'étais politicien moi-même. Alors, la réponse à ça, c'est que les groupes

2000 environnementaux, les gens qui veulent diriger ce genre d'effort doivent comprendre, et on a beaucoup à comprendre là-dessus, mais on doit comprendre qu'est-ce qui motive les politiciens. On parle de stratégie maintenant; il faut, comme on a fait avec Meadowbrook, il faut rassembler, les groupes environnementaux, il faut leur demander de parler, d'envoyer des lettres. Il faut avoir, pas juste des mémoires ou des opinions ou des communiqués de presse, mais des gens qui
2005 sont prêts à aller parler aux politiciens, poser des questions aux Conseils municipaux, faire l'effort qu'on a fait ici, faire de la publicité. Il n'y a pas de... there is no magic wand.

We sometimes think that another report and I don't mean to say anything other than there should be a tool to an end. Take this. Say, for instance, that the OCPM, as it did before, comes up with a recommendation. We can't go home and say: Great! That's what we're hoping for and somebody else is going to do it. No. The truth of the matter is the politicians; and I've been one so I can say: Politicians are not going to do it unless you're there telling them: "Do it." This is what you have to do and you have to keep reminding them. Everybody is very busy. Everybody got competing priorities. They got people yelling in their ears all day. You have to be smart about it.

2015 What we did with Les Amis de Meadowbrook to get it as far as we did was we spoke to everybody. We came in every door and every window. We had to mobilise people. We had to get hundreds and hundreds and hundreds of people one day to come down to City hall of Montreal to say no to development on Meadowbrook. There is no shortcut.

2020 If you say: "Preserve Meadowbrook" that will be the beginning of the effort that should be put in. It should be: "This is what the OCPM said; now, do it." Otherwise, we're wasting your time. So that's what we hope, and I don't know if I have answered your question.

2025 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

Non, en partie, parce que je pensais aux liens entre le PDM et la révision du Plan d'urbanisme. Dans l'article on nous dit, de la charte, 91, que le PDM doit servir de... je ne me rappelle plus le terme exact, mais de cadre.

2030

LE PRÉSIDENT :

D'assise.

2035 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

D'assises à la révision du Plan d'urbanisme.

2040 **M. CAMPBELL STUART :**

Oui.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

2045 Donc, dans cette perspective-là effectivement, l'inscription de vos préoccupations est importante.

M. CAMPBELL STUART :

2050 Oui.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

C'est parce que vous allez revenir l'année prochaine.

2055

M. CAMPBELL STUART :

Ah oui. On n'a pas terminé, parce qu'on va avoir, le deuxième volet va être le Plan d'urbanisme.

2060

LE PRÉSIDENT :

Ah oui?

2065 **M. CAMPBELL STUART :**

Et ce n'est pas juste le Plan d'urbanisme de Montréal; c'est le Plan d'urbanisme de Montréal, c'est le Plan d'urbanisme de 16 villes défusionnées, c'est le Plan d'urbanisme de chacun des arrondissements de Montréal, il y a 27 à 30 entités, et chaque fois qu'on fait le... every time you turn around, there is more of them.

2070

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

C'est ça, parce que sous-jacent à votre propre, à votre préoccupation précise, Meadowbrook, il y a toute la question de la protection des espaces verts pour les 20, 30, 40 prochaines années, là. Il faut avoir de la vision à très long terme.

2075

M. CAMPBELL STUART :

2080 Oui.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

Et ça, ça doit être très fort dans le PDM.

2085

M. CAMPBELL STUART :

Oui. Yes. Permanent, yes. We have, well everybody has been saying it, there is nothing new there, we're borrowing this from our children and we keep screwing it up. So we'd better top.

2090

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

D'accord.

2095 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va?

2100 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

Oui, merci.

LE PRÉSIDENT :

2105 Merci beaucoup pour votre présentation.

M. CAMPBELL STUART :

Merci.

2110

LE PRÉSIDENT :

Merci. J'inviterais maintenant monsieur Michel Boisvert. Bonsoir!

2115 **M. MICHEL BOISVERT :**

2120 Bonsoir! Alors, d'abord merci à l'Office de consultation de me donner la possibilité d'apporter quelques idées sur lesquelles je réfléchis depuis très longtemps. Juste un mot pour me présenter; alors, je suis là comme citoyen, en fait, je suis professeur honoraire, c'est-à-dire à la retraite depuis trois ans, mais j'ai enseigné pendant 32 ans à l'Institut d'urbanisme. Ma

formation de départ c'est économiste, mais 32 ans en urbanisme font en sorte que je suis un économiste un peu spécial, très sensible à tout ce qui touche l'aménagement du territoire.

2125 En 2002, il y a donc 11 ans, j'ai fondé un petit centre de recherche qui s'appelle « Observatoire de la ville intérieure », qui a reçu des subventions, et cetera. Je reste chercheur associé à cet observatoire et en 2011, il y a deux ans, j'ai sorti ce livre dont vous avez une copie, intitulé *Montréal et Toronto, villes intérieures* aux Presses de l'Université de Montréal.

2130 Alors, dans mon mémoire, je vais reprendre, bien sûr, on n'est pas pour toujours créer à neuf, c'est 250 pages, alors je reprends du matériel et j'ai essayé de le rendre pertinent à la discussion concernant le PDM.

2135 Alors, en introduction, je commence par faire deux, trois commentaires d'ensemble sur le PDM, je dois faire vite, le premier commentaire, c'est clair qu'un document comme ça, c'est absolument essentiel, il n'y en a jamais trop, je pense, d'exercices de planification, mais personnellement, je trouve que ce plan de développement manque de stratégie pour le passé.

2140 Par exemple, je n'ai pas trouvé, mais je n'ai pas fait trois lectures très, très minutieuses, je n'ai pas trouvé d'endroit où on se disait : comment ça se fait, ça? Ça fait 5 ans, 10 ans, 15 ans qu'on poursuit cet objectif-là, puis on ne l'a pas atteint encore, où est l'obstacle? Est-ce que c'est nous, le problème? L'argent? Les personnes? La structure administrative? Mais c'est peut-être les autres? Ça peut être les autres gouvernements? Je ne vois pas ça. Comme si on recommençait.

2145 Je vous donne un seul exemple : la filière pharmaceutique. On ne jurait que par la filière pharmaceutique, elle a pété au fret dans les cinq dernières années. Quelle leçon on en tire quand on va nous proposer d'autres filières? Qu'est-ce qui a fait que ça n'a pas marché? Qu'est-ce qui a fait que le projet Casino de Montréal et Cirque du Soleil, ça n'a pas marché? Je ne dis pas que c'est un bilan dont on avait besoin, mais j'aurais aimé que ceci apparaisse. Et quant au
2150 futur, moi, ce que j'aurais aimé, c'est un exercice de prospective, c'est-à-dire des scénarios. Il n'y a pas qu'un seul futur – c'est quoi ça? Il y a plusieurs futurs possibles. Ça dépend du contexte,

d'autres acteurs importants, les gouvernements, mais le secteur privé, et cetera, et cetera, et puis il y a l'appareil interne et les décisions des politiciens. Il me semble que ça aurait été intéressant.

2155 Bien, peut-être que, c'est sûr que c'est plus coûteux et plus risqué, on peut faire naître la chicane, si on dit qu'il y a trois scénarios : moi, je suis pour A; moi, je suis pour B; moi, je suis pour C. Bon. Quant au fond, je donne A +. C'est un réflexe de vieux prof, c'est un document incroyable, c'est bien écrit, bien dosé, avec de telles qualités d'images et d'infographie qu'on ne peut même pas en avoir de copie, il faut le consulter sur internet.

2160 J'arrive tout de suite au titre. Le titre de ma présentation c'est : « On a oublié la moitié de la ville ». C'est quoi, cette moitié de ville? Évidemment, c'est l'espace souterrain. Ou plus généralement, l'aménagement des espaces souterrains, on pourrait dire intérieurs, mais limitons nous à espaces souterrains. Et toujours dans l'introduction, je passe en revue certains thèmes
2165 qui sont présents dans le Plan de développement, mais où on ne voit à peu près pas, ni souterrain, ni intérieur, puis encore moins le mot « RÉSO ». Le réseau piéton intérieur sur lequel je vais parler dans quelques minutes.

2170 Or, pourtant, c'est essentiel. Développement de l'espace souterrain, c'est le renouvellement des infrastructures souterraines. C'est un sujet important. Mais là, encore, où sont les leçons? On continue à nous dire qu'on perd 40 % de notre eau, mais ça va faire! Ça fait 20 ans qu'on nous dit ça. Quand est-ce qu'on va être rendu à 35, 30, 25? Qu'est-ce que ça va prendre? C'est quoi l'échéance? Comment ça se fait qu'on ne voie pas ça? On nous disait : on va faire un effort, comme on faisait. On a un fonds de l'eau depuis 10 ans. 10 ans, on est rendu
2175 où? Ça a donné quoi?

2180 La densification de l'espace. Les urbanistes, les architectes voient rarement ce qu'il y a en souterrain. Pour eux, c'est mesurer les mètres carrés de surface à l'étage divisés par la surface au sol. Bien, il n'y a pas que la hauteur, il y a la profondeur aussi, je pense qu'on devrait s'en préoccuper. Et il y a un document sorti il y a deux ans par la Ville de Montréal sur le cadre des hauteurs et densités du centre-ville, il n'y a pas un mot sur le souterrain. Pas un mot sur le souterrain, ça n'a aucun sens.

2185 Et puis la densité dont moi je vais parler, c'est la densité piétonne, c'est-à-dire le nombre de personnes qu'on trouve au mètre carré d'espace de circulation piétonne. Et, bien sûr, l'espace de circulation piétonne, ce n'est pas que les trottoirs et les places en surface, c'est aussi ce qu'il y a en souterrain et qui est considéré comme espace public. Et c'est ce qui est même à l'étage, parce qu'évidemment, il y a des galeries marchandes, il y a toutes sortes de choses où les gens sont invités à circuler.

2190 Le transport collectif, on en parle avec raison, il faut continuer à faire des efforts, il faut dire qu'au centre-ville, quand même, on est bien doté et il y a une grosse réponse. Écoutez, il y a un très fort pourcentage des travailleurs au centre-ville qui utilise le transport collectif, mais il y a des visiteurs qui pourraient peut-être le faire un peu plus.

2195 Bon. Bien, si on ne pense que transport collectif en centre-ville, la première chose qui nous vient en tête, c'est qu'il y a 80 % des gens qui arrivent par le souterrain et donc, qui s'engagent dans des réseaux piétonniers au lieu, ici, grâce à l'audace, la vigilance des gens du lieu, on n'est pas obligé comme ailleurs, à Paris ou ailleurs, de sortir immédiatement à l'extérieur. On peut choisir de sortir ou de rester à l'intérieur, d'alterner nos trajectoires, c'est un atout.

2200 Le stationnement souterrain, bien, il me semble que c'est de plus en plus important d'avoir cette préoccupation-là. On a enlevé une multitude de places à l'extérieur sur rue, on a bâti plutôt que d'avoir des terrains de stationnement de surface, tant mieux. On a donné aux résidents, à un prix ridicule de 50 \$ piastres par année, absolument ridicule. Il n'y a aucun questionnement là-dessus; 50 \$ par années pour avoir la possibilité, 365 jours par année, d'avoir une place de stationnement? Bon Dieu, c'est ça que ça coûte à chaque que moi je me fais prendre parce que j'ai mal regardé les pancartes. Et je stationne en centre-ville, c'est 15 \$ par jour. Ça n'a aucun sens, ça.

2210 Mais le stationnement souterrain, il me semble qu'il serait temps qu'on ait un plan, mais je suppose que la réponse c'est : ah, ça appartient au privé, on n'y peut rien. Je m'excuse, mais on y peut quelque chose et puis je vais tenter, en parlant cette fois du réseau piétonnier intérieur, de vous montrer qu'il y a des choses à faire.

2215 Alors, c'est quoi le réseau piétonnier, en fait, protégé? Vous avez là une définition en anglais qui me guide, « protégé » veut dire à la fois tunnels souterrains et passerelles. Et ces tunnels font en sorte qu'on peut aller d'un immeuble à un autre, voire d'un îlot à un autre. Et quand on dit îlot, bien on pense à « City Street », donc la nécessité, pour aller d'un îlot à un autre, de passer au-dessus ou au-dessous de la voie publique et donc, de négocier l'occupation du domaine public avec les autorités locales.

2220 Alors, il y a des systèmes souterrains développés comme Montréal, le RÉSO, Toronto, le PATH, Chicago, le Pedway, mais des villes, beaucoup de villes, toutes les villes au Japon, importantes, ont des systèmes souterrains. En Chine aussi, ça se développe beaucoup, je vous donne ici l'exemple de Shanghai, mais il y a aussi des réseaux aériens, Calgary Plus 15, c'est 2225 très important en termes de longueur de réseau, et c'est en plein centre-ville, on parle toujours d'espaces denses.

Et puis il y a des systèmes mixtes. Vous voyez là Dallas et Houston, vous serez peut-être surpris. Pourquoi? Parce que quand on demande aux gens ou quand je demande aux gens : 2230 « Pourquoi on a un tel réseau ici, à Montréal, piétonnier, aussi élaboré? » Ah, première chose qu'ils nous disent : « Bien, il fait froid, il faut se protéger. » Bien, ce que j'ai compris, avec le temps, c'est qu'on peut aussi se protéger de la chaleur extrême. Puis quand vous avez une maison climatisée, une auto climatisée, un bureau climatisé, vous aimeriez pouvoir circuler au centre-ville, dans des espaces climatisés, puis c'est pour ça qu'à Dallas et Houston, vous avez 2235 ça et à Singapour aussi, qui ne sont pas du tout des villes nordiques, évidemment.

Si vous me demandez quel, entre Montréal et Toronto, est le plus important? Vous voyez ici, on dit : "The largest covered galleries network in the world", puis à Toronto, ils disent : « The largest underground shopping complex in the world. » Je vous laisse le soin de décider; 2240 personnellement, ils sont équivalents.

La ville intérieure, ça va au-delà du réseau. C'est l'ensemble des immeubles, cette fois. Ce n'est pas juste les aires de circulation, c'est les immeubles qui sont interconnectés grâce à ces liens piétonniers protégés qui appartiennent à plusieurs propriétaires.

2245 Le mot « ville » fait référence à la nécessité, pour des voisins, de s'entendre sur le financement, sur le tracé, sur le gabarit, et cetera. Et aussi, les ententes avec les autorités locales dont je parlais. Alors, cette ville intérieure ici, à Montréal, ça, c'est une image, une carte que l'on a mise au point et qui donne la photo au 31 décembre 2012.

2250 Donc, on l'a mise à jour, c'est évident que vous n'êtes pas en mesure de lire ça attentivement, mais au moins, vous voyez certainement un ruban rouge, bien c'est effectivement le réseau piéton qui est, pour moitié, en souterrain et pour moitié, au niveau du sol ou aérien et qui s'est constitué sur 50 ans, puisque le point de départ, c'est ici évidemment à la Place Ville-Marie, en 1962. Et le processus le plus important, ça a été un développement autour de chacune
2255 des stations de métro. Alors, pendant longtemps, jusqu'à 1983, les 20 premières années, il n'y avait que des immeubles raccordés à une station de métro.

Et puis, il y a eu des fusions : l'axe est entre Place-des-Arts et Place-D'Armes, je ne me souviens jamais... oui, c'est Place-D'Armes, c'est ça. Et puis ensuite, en 93, ça a été le lien que
2260 les anglophones ici appelaient le « Missing Link », qui permet d'aller des galeries commerciales qui sont ici, dont le Centre Eaton, jusqu'à la Place Ville-Marie. Et puis le dernier geste très important, c'est le Quartier international de Montréal. À ce moment-là, on a fusionné trois sous-réseaux. Ce qui fait qu'actuellement, il y a un, deux, trois segments sous-réseaux et un qui est très, très important ici, où il y a sept stations de métros qui sont raccordées les unes aux autres.

2265 Voici une fiche technique, disons, qui donne des chiffres de toutes sortes. Notamment, bon, il y a la moitié des îlots dans l'hypercentre, la partie centrale du centre-ville, qui sont déjà raccordés. Quoi d'autre? Bien, je vous invite à aller sur le site de l'observatoire, www.observatoiredelavilleinterieure.ca, puis vous aurez ce tableau.

2270 Passons au futur : quel est l'avenir de la ville intérieure? Bien, voici une carte, par exemple, où on a – ce n'est pas facile à lire, mais bon, quand on l'a sous les yeux on prend le temps qu'il faut – tous les rubans de couleur que vous voyez là, ce sont des propositions au cours des 25 dernières années, qui ont été faites pour ajouter au réseau, extentionner le réseau.
2275 Ça ne veut pas dire que tout est faisable techniquement ou financièrement, c'est évident, parce

que c'est très coûteux. Juste une parenthèse, le dernier segment que je connais, c'est celui qui va de la station Guy-Concordia aux deux premiers immeubles du campus de l'Université Concordia. C'est sous le boulevard de Maisonneuve, 110 mètres, 5 millions. 110 mètres, 5 millions.

2280

Dans le Quartier international, les 125 mètres, à peu près, qui sont là, qui vont du Centre de commerce mondial, sous la rue Saint-Pierre et qui forment un « T » entre CDP Capital et le Palais des Congrès, ça a coûté 10 millions. C'est beaucoup, beaucoup d'argent quand même, là. On n'est pas évidemment dans les échangeurs autoroutiers, mais je pense qu'il vaut la peine, d'abord, de s'intéresser à la personne qui circule, on veut faire la promotion du transport actif, et puis prendre conscience qu'il y a quand même beaucoup d'argent dans ça puis que beaucoup ont hésité, chez les propriétaires immobiliers, les promoteurs, avant d'y passer.

2285

Alors, ce que j'ai fait dans mon mémoire à cet égard, c'est de passer en revue les conditions propices à l'émergence d'un réseau piétonnier, qui amènent une ville intérieure à l'échelle internationale. Quelles sont les conditions? J'ai mentionné le climat, la forte densité piétonne va de soi, c'est la première condition. Il y a une condition qu'on a beaucoup de mal à comprendre au départ, ça ne vient pas tout de suite, c'est ce que j'appelle le redéveloppement. C'est-à-dire pourquoi en Europe, dans les grandes capitales, il n'y a pas de réseau sauf embryonnaire? Tout simplement parce qu'il y a un patrimoine bâti tellement important qu'on ne voit pas financièrement et autrement comment on pourrait réaménager les espaces souterrains.

2290

2295

Ici même, on a, par exemple, l'immeuble Sun Life. On l'a souvent examiné, est-ce que ça serait possible d'avoir, même passer par là pour se rendre à Tourisme Montréal. Ça semblerait logique que ça soit raccordé au métro ou au réseau existant. Non, ce n'est pas possible de réaménager le sous-sol, c'est trop coûteux pour ce que ça rapporterait. On ne peut pas faire de galerie commerciale, déjà c'est un gros handicap, et puis il n'y a pas de subvention disponible, donc on ne fait rien. Bien que je sache qu'il y a un petit corridor, mais qui est privé, qui n'est pas public.

2300

2305

2310 Et puis, quant aux deux conditions importantes aussi qui sont l'attitude des acteurs, ça a pris des gens audacieux, quand même, ne serait-ce que pour mettre de l'argent là-dedans. Ce n'est pas rien. Tiens, je pense à la tour de condominiums qui s'est construite à côté de la station Peel, tout prêt d'ici, au 1240, boulevard de Maisonneuve, c'est un tour dont seulement le rez-de-chaussée est commercial et ce n'est pas du tout une galerie commerciale, tout le reste, c'est des condos. Des condos de luxe, même.

2315 Pendant trois ans, la Ville a tenté de convaincre ces gens-là de se raccorder. La facture qu'on leur présentait, c'était près de deux millions. Bien, deux millions, le promoteur a dit : « Je ne pourrai pas récupérer la mise parce que mes locataires, bon, ce n'est pas du monde qui prend l'autobus ou, je ne sais pas, le métro. » Bien, peu importe, il y a toutes de sortes de problèmes là-dedans. Je sais que deux millions, c'était un peu gonflé et que la STM, en l'occurrence, s'est payé la traite, parce que la STM, son attitude, c'est de se dire : mais pourquoi ramener encore d'autres qui se raccorderaient? Nous, c'est juste plus de monde, plus de surveillance, plus de... ce n'est pas des clients additionnels, on les a déjà nos clients. C'est leur attitude. Ce qui est tout à fait différent de la TTC à Toronto, mais qui, elle, a pu bénéficier depuis quelques années de la possibilité d'imposer, à qui se raccorde, des loyers. Ce qui est impossible ici, à la STM.

2325 Dans la deuxième partie, qui est très philosophique, en deux mots, je dis : les enjeux de développement du centre-ville peuvent être mieux satisfaits, disons, on peut y faire face davantage, si on prend conscience de l'apport de la ville intérieure. Et c'est bâti, le PDM est bâti sur des atouts. On dit qu'il y a 15 atouts à Montréal. Il y en a six d'entre eux, à mon avis, où il y a place pour la ville intérieure.

2330 Premier, la singularité des paysages; plein de touristes viennent parce qu'ils veulent voir Montréal souterrain, la ville intérieure. L'audace de ses créateurs et entrepreneurs; c'est quelque chose d'avoir rebâti un centre-ville comme on l'a fait et puis de le garder vivant et, comment dire, en bon état et qui se renouvelle, d'ailleurs, et je dirais même peut-être un peu plus à l'intérieur qu'à l'extérieur.

La gamme variée de quartiers résidentiels. Bien, on veut relancer le résidentiel dans le centre-ville, donc il y a là un quartier résidentiel. Moi, je pense que la variété vient du fait que vous avez là un quartier très spécial, notamment, qui dispose, ce n'est pas son seul atout, bien sûr, mais qui dispose d'un réseau piéton et d'une ville intérieure.

2340

Et trois autres atouts, à mon avis, ressortent encore plus nettement. Montréal est une ville de savoir. Bien, la ville de savoir, je veux bien croire que quand c'est mentionné on pense aux enfants d'écoles primaires et secondaires, mais je pense qu'on pense aussi beaucoup aux Universités. Bien, il y en a trois qui sont en centre-ville et qui ont pris des décisions, ces dernières années, de concentrer leurs activités en centre-ville. Il n'y a pas, ici, de campus important. Il y a évidemment hors de l'île quelques éléments, mais ça n'a rien à voir avec, je pense, les efforts qui ont été faits de consolider dans ce qui est sur place. Et le plus bel exemple, c'est l'Université de Montréal qui n'est pas en centre-ville, mais qui a quand même décidé de mettre là, son centre hospitalier universitaire.

2345

2350

Bien, ne serait-ce que la manière dont on accède à ces universités, pour les étudiants; 80 % d'entre eux, ce n'est pas le transport collectif, surtout en hiver, parce que marcher puis prendre le vélo, c'est un peu plus difficile, bien on le voit. L'Université Concordia a fait de multiples efforts pour s'assurer qu'il y ait comme ça un réseau, un sous-réseau.

2355

L'Université du Québec à Montréal, dès le départ avait un parti qui lui a permis d'obtenir du Conseil du trésor, les crédits lui permettant d'avoir, chaque fois, des tunnels, parce que ça faisait partie de leur partie architecturale.

2360

Quant à McGill, ils ont leur propre réseau intra campus, on n'a pas encore trouvé la manière de traverser la rue Sherbrooke. Je pense qu'il y a un enjeu financier très important et puis là, bien, c'est un dialogue de sourds, parce que la Ville dit : je n'ai pas une cenne, en général et en particulier, pour ça. Donc, la même réponse, que ça soit une tour à bureaux, que ça soit une galerie commerciale, que ça soit un équipement collectif qui peut faire ses frais, un Centre Bell, ou que ça soit l'Université.

2365

Bon, on peut en débattre, peut-être qu'effectivement c'est plus à Québec et peut-être même à Ottawa de sortir le chéquier, mais je pense qu'il faut cesser d'avoir un tel dialogue de sourds, il y a des choses à faire.

2370

Ça, c'était le futur. Alors, voici le plan du quartier de la santé, c'est fort intéressant ce qui était sorti là, on n'est jamais revenu là-dessus. Les gens de l'arrondissement, c'est comme s'ils n'avaient jamais fait ce plan. Ce plan qui nous dit que le CHUM sera raccordé non seulement à la station de métro Champ-de-Mars, mais également à la station de métro, comme vous le voyez ici, Berri-UQAM. Ah oui? Bien, je suis bien content. Mais là, ça, ça va se payer. Qui est-ce qui va payer ça? L'UQAM? L'UDM? La Ville? Parce que là, vous voyez, ils l'ont mis sous la rue. On ne sait pas du tout. Et puis, bien ce qu'on nous dit c'est qu'on va se rendre comme ça jusqu'au Palais des Congrès. Tant mieux. Personnellement, j'aurais aimé ait un petit lien ici, vers le Palais de justice. Voici un équipement majeur, des gens qui vont là, ils ne vont pas là souvent, sauf pour une partie d'entre eux, puis ils n'aiment pas y aller. Donc, bien, s'ils peuvent faire ça vite et bien par le réseau piéton, tiens, bang! On est rendu. Même chose pour l'Hôtel de Ville, l'Hôtel de Ville n'est pas raccordé.

2375

2380

Bon. Là, vous aurez, pendant que je vais continuer à parler, quelques images qui auraient pu trouver, je pense, leur place dans le Plan de développement de Montréal où il y a des images de grande qualité. Certaines, à mon avis, montrent bien l'interaction intérieure-extérieure qu'on recherche encore ici. La place importante, c'est vrai, que joue l'activité commerciale, mais il ne faut pas l'exagérer.

2385

Ici, c'est dans le Centre de commerce mondial, les corridors, les majestueux, j'aurais pu trouver un autre adjectif, mais en tout cas, le parquet au centre de CDP Capital – j'espère que tout le monde est allé voir ça, c'est magnifique. Le Centre de commerce mondial, sa ruelle des fortifications, à l'UQAM. Mais j'aurais pu prendre des images ailleurs aussi, d'interaction, et puis ce à quoi j'ai contribué pendant trois ans, il y a eu une fête du Montréal intérieur et souterrain.

2390

2395

Bon, j'arrive à la dernière partie – excusez-moi d'avoir été long – où je me pose la question : est-ce qu'on a besoin d'un plan directeur du réseau? Est-ce que, en fait, il ne serait

2400 pas dans le PDM, ça va de soi, mais est-ce que le PDM devrait appeler un plan directeur et je dois dire qu'à Toronto, depuis l'an dernier, en janvier 2012, il y a un plan directeur, un Master Plan pour la ville intérieure. Bien, disons, pour le réseau piéton qui s'appelle le PATH. Il n'a pas été adopté, je crois, parce que le Conseil de ville a trop de chats à fouetter et son maire est impliqué dans trop de patentes pour s'occuper du PATH. Mais les fonctionnaires sont très... dans le fond, comme si c'était déjà adopté.

2405 Moi, je pense que ça serait trop gros comme bouchée, là. Un gros plan directeur, il faudrait y aller par étape. Première étape, compléter les orientations générales qu'on trouve déjà dans le Plan d'urbanisme de 2004. Les trois premières orientations sont effectivement telles quelles dans le document, le Plan d'urbanisme 2004, il y a neuf ans, j'en ajoute quatre. Premièrement, concevoir le développement du réseau piéton intérieur, non seulement comme
2410 moyen de favoriser l'utilisation du transport collectif, mais comme une composante essentielle d'aménagement des espaces souterrains.

 Deuxièmement, adopter une Charte de l'aménagement de la ville intérieure. Les gens qui travaillent sur cette question savent de quoi je... à quoi je fais référence, c'est plus que
2415 simplement une entente pour utiliser le logo; comme à Toronto, il y a des ententes entre la ville et les propriétaires immobiliers pour pouvoir utiliser le PATH et puis son plan, et cetera. Non, ça irait plus loin, précisant les termes du partenariat privé-public et à laquelle charte tous les propriétaires immobiliers dans la ville intérieure seraient invités à adhérer, plus, bien sûr, des représentants du secteur public et puis peut-être des usagers, et cetera.

2420 Ensuite, impliquer les gouvernements dans le financement de raccordement au réseau pour les équipements collectifs implantés à proximité, non seulement les nouveaux, mais les existants aussi, qu'on se force un petit peu pour avoir quelque chose qui soit intéressant et, finalement, consentir aux propriétaires immobiliers, dans certaines circonstances, un incitatif au
2425 raccordement au réseau, sous la forme, par exemple, de bonus de densité. Cette formule est souvent utilisée. À New York, par exemple, on a eu ce genre d'approche puisque là aussi, on s'est posé la question, comme à Toronto, comme ailleurs : à mesure que la circulation piétonne s'agrandit, on répond comment?

2430 On a une responsabilité publique, on va élargir les trottoirs encore? Mais d'abord, ça va être coûteux, ça rend compliquée la circulation automobile, pourquoi on ne se servirait pas des sous-sols et puis en même temps, bien, ce n'est même pas nous qui allons payer, c'est eux autres qui vont payer les aires de circulation. Alors, tout le monde va y gagner, parce qu'ils ne veulent rien de plus que des clients potentiels pour leurs galeries commerciales. Alors, c'est ce qui a fait qu'il y a eu des bonus offerts lorsqu'on proposait, comme ça, des liens piétonniers en

2435 souterrain.

Voici un exemple de lien piétonnier comme on en a beaucoup, c'est sous la rue Guy, entre l'immeuble en construction qui était la Faculté d'administration John Molson et puis le pavillon appelé Engineering and Visual Arts.

2440

Et il y aussi des balises d'aménagement où là, on irait un peu plus loin. Ici, je ne traite que de l'extension du RÉSO, mais dans mon livre, je parle aussi d'accessibilité au RÉSO et de design du RÉSO. Je pense que c'est un peu tard pour entrer dans le détail de ça. Une autre chose que j'apporte, c'est la nécessité de s'intéresser au financement.

2445

Dans un plan, je pense qu'on doit toujours se demander comment on va le réaliser. La formule qui a permis au RÉSO de se bâtir, notamment les tunnels, en tout cas, les sections dans le domaine public, c'est ce que j'appelle un financement à la marge. Chaque propriétaire était seul tenu de payer à 100 % le tunnel qui lui permettait de se rattacher.

2450

Alors, ici, par exemple, si vous êtes B, bien vous payez, le petit « b » qui est le tunnel qui vous mène vers « a », mais « a » ne peut pas demander quelque contribution possible pour payer de ce qu'a été payé le premier tunnel. Et pourtant, Hydro-Québec, par exemple, a une formule qui permet à un propriétaire qui a payé pour toute la ligne, si d'autres viennent, de se faire rembourser en partie.

2455

Alors, moi, je dis, il y a d'autres formules, le financement collectif, le financement public, et j'ai fait l'effort de montrer quels étaient les avantages et inconvénients de chacune et les

2460 conditions les plus favorables ou les moins favorables d'application, et si vous êtes intéressé, vous regarderez dans le mémoire.

J'arrive à ma conclusion, elle est en deux temps : d'abord un message qui est pas mal dense, c'est le cas de le dire, mais si vous me permettez encore une minute, je vais le lire, oui :

2465 Que retenir de ce que j'ai dit? Le centre-ville de Montréal dispose d'un réseau piétonnier intérieur de plus en plus complexe qui a contribué à créer une véritable ville intérieure en interaction permanente avec la ville extérieure. Ces réalités ne sont pas uniques à Montréal, mais elles ont trouvé ici, une forme, une envergure, une qualité d'ambiance qui est reconnue même à l'échelle internationale.

2470 Mais quand on y regarde de plus près, on découvre certains défauts qui font craindre que si les autorités responsables les négligent, ces atouts ne donneront pas leur plein potentiel. Ça, c'est l'approche défensive. L'approche offensive, c'est dire : plus encore, c'est dans une véritable perspective de développement qu'il faut situer les actions à entreprendre, car l'essor de la ville intérieure ne fait pas qu'accompagner le développement qu'on trouve au centre-ville, il en est l'une des clés pour l'avenir.

2480 Et je rappelle ensuite, les cinq propositions les plus importantes à mon avis qu'il y a dans ça : encore une fois, un réexamen de la place occupée par l'aménagement des espaces souterrains dans le PDM et les autres documents, une charte de l'aménagement, une plus grande implication financière des autorités publiques, un assouplissement des règles de financement et, finalement, la promotion d'une approche intégrée – intérieure, extérieure – dans l'aménagement des aires de circulations piétonnes en centre-ville, privilégiant l'innovation dans le design architectural et dans la signalisation.

2485 Je me suis dit, en me relisant, que ça, ça pourrait être un beau projet pour Montréal. Nous avons, à Montréal, un centre-ville où le piéton est roi et maître. Peut-être pas roi et maître, mais il est appelé à profiter pleinement de ce qu'offre un centre-ville, parce que les espaces ont

2490 été aménagés de façon à lui faciliter, sur le plan de la sécurité, de la qualité, de l'ambiance, et cetera, du contrôle du climat ou de l'environnement, des expériences exceptionnelles.

2495 Ma dernière image, j'aime bien la sortir celle-là, ça vient du métro de Shenzhen; en Chine, ceux qui opèrent le métro sont aussi responsables d'aménager les espaces intérieurs, souterrains et aériens. Bien, eux, ils y croient beaucoup à l'importance du souterrain comme complément, si on peut dire, à la qualité du cadre de vie qu'on veut créer dans l'ensemble d'un espace dense comme un centre-ville. Je vous remercie.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

2500 Merci.

LE PRÉSIDENT :

2505 Merci beaucoup, Monsieur Boisvert. As-tu une question.

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

2510 D'abord merci. Parce que vous avez touché et très bien circonscrit, dans un mémoire très riche, un actif, un attrait, une particularité, une distinction qui fait de cette ville, qu'elle s'appelle Montréal, et c'est unique au monde. Pour les fins techniques, on peut faire une copie de votre PowerPoint?

LE PRÉSIDENT :

2515 D'ailleurs, il est déjà là.

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

2520

Oui, O.K. On va regarder. Parce qu'il y a des aides à la lecture là-dedans. Premièrement, actuellement, au plan du dispositif d'urbanisme à Montréal, comment est traitée cette chose qu'on appelle la ville intérieure? Est-ce que c'est dans le Plan d'urbanisme, c'est dans un règlement particulier ou c'est dans le règlement de chacun des grands édifices qui se sont construits? Il doit y avoir un règlement qui touche la Place Ville-Marie, par exemple?

2525

M. MICHEL BOISVERT :

2530

Non, non, non. Non, non, non. Non, en 92, déjà, on mentionnait qu'on avait un réseau piétonnier intérieur et on souhaite qu'on s'adresse, si on peut dire, à cette problématique. On a répété les mêmes messages en 2004 et on a même dit : dans les trois prochaines années, on va développer un plan directeur. C'était l'un des 30, à peu près 30 lieux qui appelaient un plan directeur.

2535

Comme j'étais professeur responsable de l'Observatoire, à chaque année depuis 2004, je suis allé rencontrer les gens du service d'urbanisme et, non, il n'y a personne qui était intéressé et la réponse est la suivante : 90 % de ce réseau est dans l'espace privé. Cet espace privé a fait l'objet d'ententes il y a 10, 15, 30 ans et les droits acquis sont tels que même la signalisation uniforme qu'on a voulu implanter a exigé un travail inouï de persuasion, c'est tout ce qu'on avait, la persuasion.

2540

2545

L'autre instrument, c'est évidemment, si des nouvelles dérogations sont demandées au plan de zonage, bien là, on peut exiger des choses, mais il n'y a pas de ligne directrice. Alors, la première raison c'est ça. La deuxième, c'est qu'on peut l'interpréter, le plan directeur, comme quelque chose de très rigide puis là, vous pouvez décider, par exemple à l'avance, où il doit passer, où il ne doit pas passer. Ici, ça s'est construit, comme dans ce que j'appelle le modèle nord-américain, à l'initiative des promoteurs. Cet ingrédient doit demeurer, mais on doit l'encadrer un peu mieux, je pense.

2550 Par exemple, je dis dans mes recommandations que tout immeuble qui est adjacent doit se raccorder. Il doit se raccorder, mais c'est plus facile quand c'est un projet, c'est pour ça que j'ai écrit « exigé de », mais si c'est un immeuble existant, encouragé. Et ça vient encourager, c'est ça, il faut donner des cadeaux quelconques et c'est un peu normal, parce que, je répète, sur le plan strictement financier, il est très difficile de faire admettre... par exemple, je vous donne
2555 un seul exemple : l'accessibilité universelle. Et j'entends ça depuis 10 ans, qu'on veut ça, l'accessibilité universelle, on n'est pas capable d'y arriver. Pourquoi? Parce que, bien, on tourne en rond.

Prenez l'exemple que je donne toujours entre la Place des Arts et le Complexe
2560 Desjardins. Si vous êtes en chaise roulante, on vous dit : sortez dehors, parce qu'il n'y a pas d'ascenseur. Pourquoi il n'y a pas d'ascenseur? Il y a deux projets d'architectes qui ont été élaborés, présentés aux deux propriétaires immobiliers, chacun dit : pourquoi c'est moi qui paierais? Puis pourquoi on paierait 50-50? Lui, Complexe Desjardins, c'est un commerçant, il fait de l'argent avec ses espaces. Nous, on est toujours en déficit, on est une corporation sans but
2565 lucratif, bon, il y a quelques commerces, mais ce n'est pas ça qui est important. C'est clair, ils attendent une aide publique.

Si la Ville de Montréal ou le gouvernement du Québec, pour toutes sortes de motifs, à commencer par le premier bénéfice public d'un tunnel, c'est quoi? C'est de réduire les accidents.
2570 On a étudié cette question. Effectivement, là où il existe le réseau piétonnier sur des grands axes comme René-Lévesque ou Sainte-Catherine, on a constaté moins d'accidents. Des accidents mortels, il n'y n a pas tant que ça, mais bon, il y en a moins en général.

Et vous savez, les économistes sont capables de mettre des valeurs sur des pertes de
2575 vies ou sur la morbidité, et ça ne prend pas de temps que les 4 M\$ que ça peut coûter pour traverser le boulevard René-Lévesque ou la rue Sherbrooke, sont remboursés. Surtout qu'on parle d'étudiants dans la force de l'âge. Vous savez comment se comportent les compagnies d'assurance? Ce monsieur-là, il était pour gagner 100 000 \$ ou cette madame était prête pour gagner 100 000 \$ par année pendant les 30 prochaines années : 3 M\$. 3 M\$? Bien, on vient de
2580 payer la moitié de notre tunnel.

Tout ça pour dire que l'autre difficulté c'est, il y a des enjeux, comme la sécurité, qui relèvent du ministère de la Santé. Ce n'est pas à la Ville à s'occuper de ça.

2585 La Ville aussi est très gênée quand vient le temps d'aider des entreprises privées. À Toronto, ils l'ont fait. Les cinq premiers tunnels du PATH ont été financés pour moitié par la Ville de Toronto. Puis au milieu des années 70, l'opposition a dit : ça va faire, là. Écoute, ils sont riches comme Crésus, ils vont continuer à en construire, inquiétez-vous pas. Puis effectivement, ça s'est arrêté.

2590 Sauf que c'est revenu, ces dernières années. Par exemple, là-bas, entre Union Station et puis leur Palais des Congrès, il y a une passerelle immense au-dessus des voies ferrées. Qui vous pensez qui a payé ça? Un programme fédéral provincial d'infrastructure. Bien, justement, profitons-en, mais c'est important. Dans ces programmes-là, c'est la Ville qui doit dire quels sont les projets que je priorise.

2595
2600 Moi, ce que je vous dis, c'est qu'il serait peut-être temps que le piéton en centre-ville soit favorisé, qu'on règle cette affaire d'accessibilité universelle, ça coûterait 2 M\$, je pense, pour enlever les cinq, six obstacles et ces gens-là, parce que j'ai eu des contacts avec eux, seraient très heureux d'enfin être reconnus comme des citoyens à part entière. Ça n'a aucun sens de s'imaginer aller au centre-ville pour magasiner au Complexe Desjardins et puis ensuite, d'appeler le transport adapté pour traverser la rue pour aller à la Place des Arts et puis ensuite, se rappeler : ah, c'est vrai, il y avait mon passeport à aller chercher au Complexe Guy-Favreau, reprendre encore un transport adapté? Non, c'est ridicule.

2605 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

2610 Est-ce que la démonstration économique de rentabilité a été faite? Quand vous construisez un édifice au centre-ville de Montréal, puis vous vous raccordez au réseau souterrain, votre immeuble a plus un, deux trois ou quatre pour cent de plus de rentabilité que s'il ne le fait pas? On peut imaginer que la Place Ville-Marie, avec sa galerie marchande en sous-sol, est plus rentable parce qu'elle a cette galerie marchande là. Ce sont des locataires aussi.

M. MICHEL BOISVERT :

2615 Oui. Non, la démonstration éclatante n'a pas été faite. Même une des premières étapes qui serait de montrer que les immeubles de classe A, tant à Toronto qu'à Montréal, doivent. Mais je pense qu'elles ne doivent pas, là. Il y a des exceptions. Sun Life est probablement classe A, mais n'est pas raccordé au RÉSO. Il y a des exceptions, mais on voit bien qu'il y a une tendance, là. C'est clair que si vous arrivez maintenant, l'immeuble Deloitte, je ne sais pas, qui est à côté du Centre Bell, bien il doit être raccordé. Puis la même chose pour la tour à côté du square Victoria
2620 qui s'appelle, je ne sais pas quoi, là, vous trouverez le nom exact.

LE PRÉSIDENT :

2625 On sait ce que vous voulez dire.

M. MICHEL BOISVERT :

Oui, bien eux aussi, ils sont raccordés.

2630 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Bien, c'est dans l'intérêt de leurs employés. Parce que s'ils ne sont pas raccordés à une station de métro.

2635 **M. MICHEL BOISVERT :**

2640 Oui, mais en termes d'intérêt, nous, on a fait l'exercice, le plus intéressant, presque à 100 %, c'est galeries commerciales. Ça, en centre-ville, si vous êtes une galerie commerciale, il faut que vous soyez sur le RÉSO. Puis ensuite, vous diminuez aux tours à bureaux et équipements collectifs. Et puis ensuite, c'est le résidentiel. Le plus bas, c'est le résidentiel, parce que comme j'ai dit, ce n'est pas facile à aller vérifier. Les gens qui travaillent dans l'immobilier vous diront : non, on n'est pas capable de récupérer la mise.

2645

Mais encore une fois, je pense qu'il faut des aides et, notamment, parce qu'il y a des enjeux, comme la sécurité publique, qui sont en cause, peut-être aussi comme la promotion du transport collectif. Vous savez, le Palais des Congrès, quand il s'est créé, d'abord, il n'y avait qu'un seul hôtel qui a été raccordé, c'est le Méridien, dans le Complexe Desjardins. Depuis qu'il s'est agrandi, il y a 12 hôtels qui sont raccordés, grâce au Quartier international.

2650

Voici une enquête que j'aurais aimé mener, mais je n'ai pas trouvé de fonds, je n'ai pas trouvé d'appuis, vérifier dans quelle mesure les visiteurs, disons pour moitié c'est des non Montréalais, utilisent la ville intérieure. Et en quoi, par exemple, il est davantage possible de convaincre les responsables d'un congrès international qui va recruter beaucoup aux États-Unis, de venir ici en février. Si vous ne leur dites pas qu'il y a une ville intérieure, bien, peut-être qu'ils vont être très hésitants.

2655

Il est très difficile de faire ces démonstrations-là et c'est pourquoi, moi, je pense que grâce à une charte, on réunirait les personnes et on finirait par voir un peu plus clair dans ça avec – moi, je suis dans ma tour d'ivoire ou pas tout à fait, mais quand même – avec les acteurs eux-mêmes, les gens qui négocient, avec des congressistes, et cetera.

2660

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

Une charte aurait au moins une vertu d'engagement.

2665

M. MICHEL BOISVERT :

Oui, oui.

2670

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

Et d'adhésion des membres. Je vous pose une dernière question, mais tout à fait à l'envers : peut-on imaginer un Plan de développement de Montréal sur 20 ans, ce qu'on est en train d'essayer de faire, en étant indifférent à la ville intérieure?

M. MICHEL BOISVERT :

2675

Non. Non, bien encore une fois, si on est indifférent, on refuse le potentiel qu'il y a là de montrer, comment dire, qu'on a créé, au centre-ville, mais effectivement, ça pourrait se retrouver dans d'autres lieux. La condition de départ, c'est qu'il y a une telle circulation dense qu'on a besoin d'être imaginatifs pour offrir des parcours alternatifs pour diluer puis en même temps faciliter les directions.

2680

À Toronto, c'était un des arguments majeurs; ce n'était pas le métro, l'argument de départ, c'était nos îlots sont tellement grands et notre avenir est tellement prospère qu'il va y avoir tellement de monde qu'on n'y arrivera pas.

2685

Si on les laisse passer à l'extérieur, bien, ils vont être de mauvaise humeur, il vente, il fait frette et puis encore une fois, bien, il y a ces propriétaires immobiliers. Ils ne demandent pas mieux, parce qu'ils ont 10 000 employés, il y en a les deux tiers qui veulent aller manger dans le sous-sol, puis ils se tannent parce que c'est toujours la même poutine. Grâce au tunnel, bien, ils vont manger chez le voisin, puis chez l'autre voisin. C'est très maillé, à Toronto. Un peu plus même qu'à Montréal. En revanche, cependant, ici, on considère qu'il y a une qualité de design qui est meilleure et puis une animation qui est un peu plus grande, parce que les fins de semaine à Toronto, woh! Ici, c'est un peu mieux, disons.

2690

2695

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Boisvert, Merci beaucoup.

2700

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

Merci infiniment.

2705 **M. MICHEL BOISVERT :**

Merci, Madame la doyenne.

2710 **LE PRÉSIDENT :**

On attendait votre présence parce que notre commissaire a posé des questions sur la ville souterraine systématiquement depuis le début et on attendait votre venue.

2715 **M. MICHEL BOISVERT :**

Bien, merci bien de m'avoir invité.

2720 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Merci infiniment, Monsieur Boisvert.

AJOURNEMENT

2725 * * * * *

2730

2735

Je soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

2740

ET J'AI SIGNÉ :

Yolande Teasdale, s.o.