

LE PRÉSIDENT :

995 D'accord, c'est tout. Bien, on vous remercie beaucoup, Monsieur, pour votre contribution.
Merci beaucoup.

M. VICTOR BALSIS :

1000 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors, la commission appellerait monsieur Michel Leblanc de la CCMM.

1005 **M. MICHEL LEBLANC :**

Merci. Vous savez sûrement que la CCMM veut dire la Chambre de commerce du
Montréal métropolitain. Les acronymes sont courants mais c'est plus intéressant de s'appeler par
son vrai nom. Je vous remercie...
1010

LE PRÉSIDENT :

Vous ne savez pas que le président déteste les acronymes.

1015 **M. MICHEL LEBLANC :**

Alors, voilà. C'est pour ça que je vous dis il y a un vrai nom. Je prends note qu'on
commence avec un peu de retard. Je prends note aussi qu'on essaie d'être à l'heure, puis je
vous remercie de vous assurer à l'avenir qu'on puisse commencer à l'heure, j'ai une rencontre
avec la mairesse qui va être retardée.
1020

Je viens vous présenter un mémoire et je vais faire du pouce sur...

LE PRÉSIDENT :

1025 Est-ce que vous avez déjà fait des présentations publiques?

M. MICHEL LEBLANC :

1030 Extrêmement souvent.

LE PRÉSIDENT :

Vous auriez demandé aux gens d'arrêter de parler? C'est ça que vous auriez fait?

1035 **M. MICHEL LEBLANC :**

C'est ce qu'on me demande souvent.

LE PRÉSIDENT :

1040 Bien, moi, je ne peux pas le faire, parce qu'ici, on écoute le citoyen, on n'écoute pas des groupes corporatifs.

M. MICHEL LEBLANC :

1045 Alors, j'entends votre commentaire à l'effet que je suis un groupe corporatif. Je vais revenir sur le fait que vous avez parlé d'idéal moral. Et je vais attirer l'attention sur le fait que la question d'idéal moral est très souvent reliée à une sensibilité aux enjeux touchant les résidents immédiats. Je porterais à votre attention qu'à mon avis, l'idéal moral qu'on peut aussi poursuivre, 1050 c'est de s'assurer qu'il y ait de l'emploi, s'assurer qu'il y ait des environnements de qualité et de s'assurer que toutes les parties de la ville bénéficient du momentum qui est en cours actuellement.

1055 C'est clair dans notre esprit que Montréal connaît présentement un momentum – et je regarde la couleur de nos cheveux – que nous avons jamais connu dans notre vie. C'est clair aussi qu'il y a présentement certaines tensions à l'effet que certains groupes, certains lieux, certains secteurs de Montréal bénéficient de ce momentum-là, alors que des citoyens sont à potentiel de rester complètement isolés de ce momentum.

1060 J'attirerais l'attention sur le fait qu'à la base, je suis un économiste, que ça fait probablement 30 ans consécutifs que j'essaie de créer des conditions favorables au développement économique à Montréal et qu'il a été souvent porté à mon attention que le développement économique profitait surtout à l'ouest, l'ouest de l'île, l'ouest du centre-ville et les quartiers avoisinants dans l'ouest.

1065 Si on est à la Place Victoria et qu'on se déplace deux kilomètres vers l'ouest, on tombe dans ce qui est autour de Atwater et donc, on a toutes sortes de quartiers environnants avec des citoyens qui habitent, qui peuvent travailler à proximité. Si on est dans l'est de l'île, à deux kilomètres du centre-ville, de la Place Victoria, on tombe dans une zone qui a été fortement
1070 déstructurée, qui était jadis un lieu d'emploi de qualité pour des Montréalais, jadis un lieu d'emploi qui avait un avenir et qui a été déstructuré par toutes sortes de décisions. Des décisions urbaines, des décisions économiques, un changement de structure économique qui a affecté le secteur manufacturier.

1075 Au moment où on se parle, je pense que l'enjeu auquel on fait face dans ce secteur des Faubourgs, c'est de lui redonner sa vocation de partie intégrante du centre-ville, tel que ça a été dans le passé, avec potentiellement, je dirais, une évolution vers l'est de la zone qui devient de plus en plus résidentielle. Mais, assurément, les grands travaux, les grands espaces dans la partie, appelons-la, sud-ouest de cette partie-là ont le potentiel de créer des nouveaux emplois
1080 qui vont à la fois créer un achalandage de gens qui vont y travailler, qui vont à la fois nourrir des commerces, des commerces de proximité, qui à leur tour par effet d'entraînement, vont

1085 permettre à des citoyens du quartier, qui ne sont pas toujours formés pour occuper les emplois à très haute valeur ajoutée, de bien gagner leur vie. Et la roue du développement économique dans ce quartier peut très bien repartir comme elle l'a jadis été.

1090 Alors, le défi, c'est évidemment d'entendre les citoyens locaux qui ont envie d'avoir une amélioration considérable de l'environnement, et on le reconnaît tous, il y a des bonnes choses à poser et en même temps de créer des conditions qui vont soutenir les types de commerces de proximité, la vitalité économique qu'on veut y retrouver.

1095 Le dernier point, c'est de créer des conditions qui vont faire en sorte que les logements ou que les habitations ne deviennent pas rapidement inabordables. Et par là, j'entends deux éléments. Le premier, c'est si on met en place des conditions qui font que pour les promoteurs immobiliers, il y a des charges à soutenir pour du logement social, du logement abordable, des espaces verts, des espaces pour les familles, progressivement, ce qu'on va faire, c'est que tous les autres types de logement qui vont s'y construire vont être des logements très, très, très dispendieux. Ça, c'est le premier élément.

1100 Donc il faut être très sensible dans les recommandations qu'on fait à la Ville sur les possibilités qu'auront les développeurs immobiliers d'offrir des logements de qualité, à prix abordable, pour l'ensemble des citoyens et pas seulement pour un créneau fortement subventionné et sinon des logements complètement inabordables. On s'éloigne de la volonté de soutenir la classe moyenne.

1105 Le deuxième élément encore plus important, c'est la question de la densité, de la densité en hauteur. On le voit dans d'autres grandes villes – et vous l'avez sûrement observé – que là où on maintient des règles de densité faible, des logements ou des espaces à trois étages, quatre étages, ce qu'on provoque inévitablement quand on est à proximité du centre-ville qui connaît un fort momentum, c'est une plus-value progressive extrêmement lourde sur ces espaces-là, ce qui fait que les citoyens qui peuvent acheter sont des citoyens à hauts revenus, il y a une tentation inévitable d'essayer de transformer ça en résidence privée de forme condo ou autre, puis

1115 finalement, on perd l'objectif qu'on avait qui était de rendre ces quartiers-là accessibles.

1120 Donc l'objectif qu'on devrait poursuivre d'un point de vue de dynamique résidentielle, c'est de s'assurer qu'on puisse augmenter la densité, augmenter les hauteurs, encourager des dégagements au sol qui vont créer des espaces publics, des parcs, et par conséquent, améliorer la qualité de vie des citoyens actuels et futurs.

1125 D'un point de vue des entreprises, on pense qu'il y aura énormément d'entreprises intéressées. Le choix qu'on a, c'est est-ce qu'on veut qu'elles se localisent toutes à l'ouest, dans la partie centre-ville qui est en train de s'étendre vers Griffintown? Ou si on veut que les résidents de l'est et des quartiers avoisinants puissent y avoir accès?

1130 Il y a des entreprises, appelons-la de l'économie du savoir, il y a des entreprises de manufacturier léger qui pourraient s'y localiser. Il y a une forte demande pour une qualité de vie à proximité des lieux de diffusion culturelle. En y localisant des lieux de diffusion culturelle et en profitant de la proximité du centre-ville à distance de marche, on créerait un quartier où on serait susceptible d'attirer ce genre d'entreprises.

1135 Encore une fois, on ne se raconte pas d'histoire, dans bien des cas, la population actuelle n'a pas le curriculum de compétence pour avoir accès aux emplois de plus haute valeur ajoutée. La dynamique d'entraînement que ça peut créer s'apparente à ce qu'on peut retrouver dans le Mile-Ex, à ce qu'on peut retrouver dans le Mile-End, à ce qu'on peut retrouver là où on a réussi par des entreprises et des choix d'entreprises, à rehausser une certaine demande pour des services de quartier et à créer des conditions gagnantes pour un nettoyeur, pour un dépanneur, pour des restaurants de quartier, etc.

1140 Lorsqu'on regarde ce qui doit être fait, on pense que la Ville doit se doter de son plan et on est très contents que la Ville se dote d'un plan qui devra inclure, à notre avis, une revue de l'aménagement urbain. Et on encourage la Ville à le faire dans chacun de ses quartiers. On pense que ce quartier-là, s'il s'appelle le Quartier des Faubourgs, devrait être doté

1145 d'aménagements urbains qui vont à la fois donner une signature, à la fois créer un élément de fierté sur ses résidents, et à la fois contribuer progressivement à cette roue positive vers la qualité de vie, les gens qu'on y attire, l'activité commerciale qui reprend et éventuellement un quartier extrêmement vibrant.

1150 Une fois que j'ai dit tout ça, et le temps passe, il y a un autre défi et je vous entendais tout à l'heure rêver à voix haute, et je le dis candidement, c'est un rêve. Le Port de Montréal est un des actifs les plus stratégiques pour Montréal. Et ce Port de Montréal est un actif stratégique dans l'optique où sa chaîne logistique est extrêmement performante et ça inclut les voies ferrées et ça inclut le port là où il est.

1155 Donc, de notre vivant, je vous le dis, vous prenez ma parole si vous le voulez, le port et ses voies ferrées va demeurer là parce que c'est trop important d'un point de vue stratégique et économique, il y a trop d'emplois qui en dépendent, il y a trop d'entreprises qui en dépendent.

1160 Ce qui veut donc dire que c'est un axe qui va demeurer un axe d'entrée pour le centre-ville. C'est un axe qui va demeurer un axe d'entrée de marchandises vers le centre-ville. C'est éventuellement un axe qui va probablement être appelé à avoir un système de transport en commun lourd, probablement un tramway ou en tout cas possiblement un REM, on verra, mais dans les faits, ça va demeurer une porte d'entrée extrêmement active.

1165 Et, il faut que dans la planification qu'on fait, on le reconnaisse. Si on fait une fausse promesse au citoyen, il va être frustré. C'est un peu comme de dire au citoyen qui irait s'installer à proximité de l'aéroport que les avions vont diminuer ou qu'ils vont faire moins de bruit. La réalité, c'est que l'aéroport, il est là. La réalité, c'est que le port, il est là. Il y a moyen de bien planifier, il y a moyen de bien prévenir, il y a moyen de faire en sorte que les résidents qui viendront, sachent que ça existe, et si on le fait bien, à mon avis, comme dans d'autres villes à travers le monde, cette cohabitation-là est très possible.

1170

LE PRÉSIDENT :

1175

C'est-à-dire qu'on peut mettre de la résidence immédiatement adossée au Port de Montréal?

M. MICHEL LEBLANC :

1180

Non. Non.

LE PRÉSIDENT :

1185

Ou vous demandez à ce promoteur-là de revoir ses activités?

M. MICHEL LEBLANC :

1190

Ce qu'on dit, c'est qu'il faut en tenir en compte. Je prends pour exemple présentement il y a une certaine critique qui est faite du bruit dans le Quartier des Spectacles autour de la Place des Festivals par des gens qui habitent des tours qui ont été construites et alors que la publicité c'était que « Vous allez être localisé au centre de l'action, là où ça se passe. » Et donc, il y avait lieu, à ce moment-là, à l'origine, de dire au promoteur : « Quand vous allez construire, construisez avec des fenêtres qui ont tel degré d'étanchéité. Construisez avec des matériaux qui vont faire en sorte que les résidents ne se plaindront pas. » Et du point de vue des résidents qui vont y habiter : « Bien, sachez que ça coûte peut-être un peu plus cher parce que c'est ça que ça prend pour que vous aimiez ça. »

1195

1200

Donc il y a moyen, et je ne dis pas « adossée », et adossée, c'est peut-être excessif, mais relative proximité d'endroits où il y a des passages, de bâtir en fonction que ces passages-là sont là.

LE PRÉSIDENT :

1205 Dans la recommandation numéro 6, vous dites : « *Accélérer la modernisation du boulevard Notre-Dame et prioriser la mise en œuvre du projet structurant du transport collectif.* » Par contre, dans votre recommandation numéro 9, vous dites : « *Maintenir la fluidité des déplacements liés au transport de marchandises sur les principaux axes routiers traversant le secteur.* » Est-ce que de votre point de vue, ce n'est pas...

1210

M. MICHEL LEBLANC :

C'est un défi.

1215

LE PRÉSIDENT :

... ce n'est pas deux recommandations qui s'opposent?

M. MICHEL LEBLANC :

1220

C'est un défi. D'abord, le transport en commun, appelons-le équipement lourd, ça peut très bien cohabiter, on le voit sur le Pont Champlain. C'est pas dans des *tracks*.

LE PRÉSIDENT :

1225

Non, mais si on...

M. MICHEL LEBLANC :

1230

On veut maintenir la fluidité par la suite, O.K. et du point de vue donc de dire...

LE PRÉSIDENT :

1235 Excusez-moi, c'est dans la proposition de l'arrondissement, c'est qu'on rétrécit le
boulevard Notre-Dame, on urbanise la fin de l'autoroute Ville-Marie, on déplace la rue René-
Lévesque, c'est-à-dire, qu'il y a comme une sensibilité à vraiment diminuer la fluidité automobile,
d'accord. Puis, en même temps, on souhaite dans votre recommandation, maintenir la fluidité.
C'est un peu la même chose au Pont Jacques-Cartier. Les citoyens nous demandent beaucoup,
1240 c'est-à-dire, sur la rue Ontario, on nous demande d'empêcher un virage à droite quand on arrive
de l'ouest de la ville, parce que la rue Ontario se bloque jusqu'à Amherst aux heures de pointe.

Donc il y a comme une vision qui nous est présentée, où on souhaite donner à ce
quartier-là un peu plus d'air au sens où c'est une rue de transit pour le Pont Jacques-Cartier ou
pour l'est de Montréal, ou même l'ouest selon les heures de pointe, puis en même temps, on
1245 propose de maintenir la fluidité. Comment...

M. MICHEL LEBLANC :

Comment concilier.

1250

LE PRÉSIDENT :

La Chambre de commerce, comment vous voyez cette orientation municipale qui semble
vouloir, disons, diminuer de façon assez claire, la notion de fluidité.

1255

M. MICHEL LEBLANC :

Je pense qu'on peut prendre exemple sur ce qui a été fait avec le début de l'autoroute
Bonaventure et donc la transformation de cette zone-là en une zone où il y a effectivement un
1260 boulevard urbain large, avec des feux de circulation, avec effectivement un impact sur une
certaine fluidité. Ça ne devient plus cette espèce de voie rapide avec beaucoup moins de feux de
circulation.

1265 Cela étant dit, et c'est là où on insiste, c'est que les camions, il faut qu'ils passent quelque part. Et le port ne va pas déménager. Et l'accès au centre-ville par des voitures probablement va être appelé à changer avec le transport en commun lourd qu'on espère, probablement qu'éventuellement, vers la Rive-Sud, s'il y a extension du dispositif lourd de transport en commun, on aura aussi une certaine diminution, si jamais on se rend vers une taxe kilométrique qui viendrait faire en sorte qu'à défaut d'un péage sur les ponts, les gens sont tarifés en fonction des déplacements.

1270 Bref, il y a d'autres façons qui vont éventuellement diminuer la circulation des voitures. On pense que la circulation des camions, et là on peut regarder la taille des camions, on peut regarder le type de camions, mais on pense qu'il faut en tenir compte et, surtout, je vous le dis, dans la planification, il faut le prévoir parce que sinon, les citoyens vont être frustrés. Il va y avoir une fausse promesse, il va y avoir une frustration.

1275 **LE PRÉSIDENT :**

1280 Vous nous parlez aussi que le promoteur, parce qu'on a beaucoup entendu parler de la densité intelligente – ça nous a fait rire un peu – parce que le mot « intelligent » maintenant est à la mode. Autrefois, on avait le mot « durable » qui était à la mode. Là, maintenant, c'est « l'intelligent ». Alors... Non, mais ça nous a fait rire. Puis, je pense qu'on comprend le sens qu'on veut donner à ce mot-là. C'est-à-dire qu'on nous dit : si vous nous donnez de la hauteur, on va être capable de construire des immeubles d'habitation qui vont nous permettre également de doter le quartier des éléments qui lui manquent, c'est-à-dire : le logement abordable, les parcs, les espaces verts, et tout.

1290 Nous, on se posait la question : est-ce que ce n'est pas ça qui arrive dans Griffintown? C'est-à-dire, les promoteurs ont eu de la hauteur, mais est-ce qu'ils ont contribué à doter le quartier Griffintown de l'ensemble des équipements scolaires, récréatifs, sportifs, culturels, espaces verts, que ce quartier-là réclamait?

M. MICHEL LEBLANC :

1295 Mais, attendez.

LE PRÉSIDENT :

1300 Les citoyens du quartier nous disent : « On a besoin d'un quartier complet », puis dans votre mémoire, c'est comme si vous demandiez aux promoteurs de contribuer à ça.

M. MICHEL LEBLANC :

1305 Il y a deux, trois réalités. La première, et on va se le dire peut-être jusqu'à la nuit des temps, quand Griffintown s'est amorcé, il n'y avait absolument rien de cette nature qui avait lieu à Montréal. Il n'y avait aucun investisseur majeur capable de lever du financement pour faire ce genre de travaux-là. Et donc, ce qui s'est passé à Montréal - mais l'histoire, je suis convaincu, va le dire - c'est qu'on a pris cet investissement majeur, puis on a dit : « O.K., enfin, la machine repart. » Là, on regarde en arrière, puis on dit : « On aurait donc dû. » On est tous d'accord, mais
1310 on ne le savait pas.

Au moment où on se parle, il n'y a personne qui dit qu'un nouveau quartier, ça se planifie à la Griffintown. Et ça ne veut pas dire que c'est la Ville qui détermine tout, mais ça veut dire que la Ville, elle a des outils, elle peut dire aux promoteurs : « Vous voulez de la densité? Correct. En
1315 contrepartie de cette densité accrue, qu'est-ce que vous proposez? Des logements abordables, des logements sociaux, des espaces verts? Vous libérez une partie du terrain? Vous vous rattachez à un plan d'aménagement et vous le bonifiez?» Bref, l'outil, il est là pour ne pas reproduire Griffintown.

1320 Présentement, les promoteurs sont là, les promoteurs arrivent à lever du financement, les promoteurs font face, et c'est comme si on avait été tellement privés pendant longtemps de

cette capacité, là, on leur impose plein de choses, puis on dit : « C'est pas grave, c'est pas grave, c'est pas grave. Le momentum est là. » Le signal...

1325

LE PRÉSIDENT :

Les promoteurs nous disent que pour être capables de réaliser ça, ils veulent avoir des édifices de 25 étages.

1330

M. MICHEL LEBLANC :

Bien, là, moi je ne suis pas là pour valider leurs chiffres. Moi, je suis là pour dire allons dans cette direction-là avec intelligence.

1335

LE PRÉSIDENT :

Mais comment la commission doit entendre ça?

1340

M. MICHEL LEBLANC :

Bien, moi, je dirais la commission, moi, je dirais la commission devrait aller dans cette direction et dire à la Ville qu'il y a une réflexion - puis là, je vais utiliser le mot « intelligente » à faire sur les types de hauteur accrue potentiellement, après discussion avec les promoteurs pour voir ce que les promoteurs vont proposer pour obtenir ce droit et non pas parce qu'ils l'ont dès le départ.

1345

Mais c'est clair qu'à mon avis, et je vous le dis, il ne s'agit pas de penser que parce qu'on dira à des promoteurs : « Vous pourrez avoir plus d'espace ou plus de hauteur » qu'on va se ramasser avec Griffintown. Griffintown, c'était l'anomalie d'une ville anormale où il n'y avait pas d'investissement. Et là, maintenant, ça c'est derrière nous, on peut faire les choses autrement.

1350

LE PRÉSIDENT :

1355 Mais je vous remercie infiniment, Monsieur, de votre contribution.

M. MICHEL LEBLANC :

1360 Pour un groupe d'intérêt, c'est...

LE PRÉSIDENT :

Puis, vous ne serez pas trop en retard. Vous avez quatre minutes.

1365 **M. MICHEL LEBLANC :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1370 Merci beaucoup. Alors, la commission appelle madame Mardjane Amin des Forges de Montréal. Si vous voulez déposer un document, c'est à nos analystes, s'il vous plaît.

Mme MARDJANE AMIN :

1375 Bonjour!

LE PRÉSIDENT :

1380 Bonjour, Madame!