

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. JEAN PARÉ, président
 M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire
 Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire

CONSULTATION PUBLIQUE
RÉVISION DU PLAN D'URBANISME

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 8

Séance tenue le 23 juin, 14 h
Cours Mont-Royal
1550, rue Metcalfe
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 23 JUIN 2004 1
 MOT DU PRÉSIDENT 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT
 EMMANUEL LE COLLETTER 1

REGROUPEMENT DES ORGANISMES DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN
 SOPHIE LANCTÔT, MATHIEU NOËL, CAROLINE ROUSSY, MARIE TURCOTTE 17

INFOLOGIS DE L'EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL
 GINETTE MONGRAIN 25

TRANSPORT 2000 QUÉBEC
 JUSTIN BUR, NORMAND PARISIEN 32

GROUPE EN RECHERCHE URBAINE
 PIERRE BRISSET, PHILIPPE CÔTÉ 39

ASSOCIATION POUR LA PROTECTION DU BOIS ANGELL
 STEPHEN LLOYD, DAVID POLLOCK 46

CONSEIL D'ARRONDISSEMENT D'ANJOU
 ANDRÉ CHRISTIN, MICHEL LÉVESQUE 56

SOLIDARITÉ MERCIER-EST
 NICOLE LOUBERT 68

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Alors, la session reprend. On va recevoir, donc, les personnes et les organismes qui se sont inscrits, et on va essayer de respecter l'horaire convenu.

10 À chaque présentation, les commissaires peuvent poser des questions pour s'assurer d'avoir une bonne compréhension des opinions exprimées. Et s'il y en a parmi vous qui ont apporté des documents autres que les mémoires, qui veulent les laisser, la commission les accueillera avec plaisir.

15 Si, par ailleurs, il y a des gens qui ne sont pas inscrits pour cette séance ou pour une autre, mais qui souhaitent se faire entendre, la commission leur consacrerà du temps à la fin de la séance. Ces personnes doivent auparavant donner leur nom à la table d'accueil.

20 Alors, le premier organisme que nous accueillons cet après-midi, c'est l'Agence métropolitaine de transport. Bonjour, monsieur. Vous êtes?

20 **M. EMMANUEL LE COLLETTER :**

 Bonjour. Je suis Emmanuel Le Colletter. Je suis chargé de projet à l'Agence métropolitaine de transport.

25 **LE PRÉSIDENT :**

 Parfait. Vous nous avez déjà fait parvenir un mémoire. Et là, je comprends que vous avez une présentation *Power Point*.

30 **M. EMMANUEL LE COLLETTER :**

 Oui. Je vais essayer de résumer ça en une dizaine de minutes.

35 **LE PRÉSIDENT :**

 S'il vous plaît.

40 **M. EMMANUEL LE COLLETTER :**

 Donc, je remercie l'Office de me laisser le temps de présenter rapidement la position de l'AMT sur le Plan d'urbanisme de la Ville.

 Ma présentation va se dérouler comme suit. D'abord, je vais rappeler brièvement, pour ceux qui ne connaîtraient pas l'AMT, un peu ce qu'on est et ce qu'on fait, présenter notre position

45 sur les orientations générales du Plan d'urbanisme, puis ensuite je vais rentrer avec un peu plus de détails dans les différents projets de transport collectif qui sont mis de l'avant dans le plan en les prenant par grand réseau: le métro, les trains de banlieue, etc.

50 D'abord, l'AMT, c'est un organisme métropolitain de transport collectif qui a été créé en 1996, qui relève directement du ministre des Transports du Québec. Et notre mission, c'est d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes en favorisant l'utilisation des transports collectifs. Donc, on a des responsabilités au niveau de l'intégration, la planification, le développement et la promotion du TC dans la grande région de Montréal, et on a aussi l'exploitant pour le réseau des trains de banlieue et des express métropolitains d'autobus.

55 Le territoire de l'AMT est plus grand que celui de l'île de Montréal. Ça couvre toute la région, donc 64 municipalités, une vingtaine de sociétés de transport à l'échelle de la région.

60 Juste pour mettre un peu les choses dans le contexte, au niveau du transport collectif dans la grande région de Montréal, on voit que si on regarde la part de marché, c'est-à-dire la proportion de déplacements qui sont faits en transport collectif, on est à la baisse. C'est-à-dire que d'année en année, il semble qu'il y a moins de déplacements qui soient faits en transport collectif, et puis si on poursuit ces tendances-là jusqu'à long terme, c'est un portrait qui peut sembler décourageant.

65 Mais quand on regarde plutôt au niveau de l'achalandage – ça, c'est le nombre absolu de personnes qui ont vraiment utilisé les réseaux de transport collectif – on voit que depuis 95, 96, il y a quand même un renversement de tendance. Alors qu'il y avait une perte d'achalandage d'à peu près 1 % par année, maintenant ça augmente, depuis 96, de 1.7 % par année. Donc, c'est positif. Ça semble montrer que quand tous les partenaires se mettent ensemble, il y a moyen de renverser les tendances lourdes et puis d'accroître l'utilisation du TC au moyen de tout un plan d'intervention intégrée.

75 Maintenant, si on regarde plus spécifiquement le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, évidemment on appuie avec enthousiasme la prise de position qui est faite en faveur du transport collectif. Et puis quand on parle du fait que le transport collectif soit un mode d'avenir pour Montréal, c'est quelque chose qu'on appuie fortement.

80 On appuie également le plan d'action qui est mis de l'avant, c'est à la fois une amélioration de l'offre en transport en commun et le soutien, une urbanisation favorable au TC. Puis ça, nous, c'est important d'agir sur les deux fronts, à la fois d'augmenter le service, mais également de s'assurer que l'urbanisation aux abords des modes lourds de transport collectif soit favorable au TC.

85 Quand on parle de l'accès à l'île de Montréal, à partir de Longueuil, Laval et les couronnes nord et sud, et puis qu'on dit que ça doit être fait préférentiellement en transport en commun, c'est qu'on appuie fortement et puis qu'on a également dans notre plan stratégique. Et on offre notre collaboration avec la Ville de Montréal pour atteindre cet objectif-là.

90 Pour ce qui est de la densification des abords des gares et stations de métro, c'est quelque chose de très positif, selon nous. Ça répond aux orientations du cadre d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal. Et puis c'est quelque chose qui est essentiel, selon nous, pour maintenir l'achalandage des lignes actuelles, mais également dans les projets futurs, c'est quelque chose qui permet de rentabiliser les investissements assez importants qui sont
95 consentis par le MTQ, par l'AMT dans les modes lourds de transport collectif. Donc, c'est quelque chose qu'on regarde avec beaucoup d'enthousiasme.

Et puis également pour ce qui est de la politique de stationnement, selon nous, c'est quelque chose d'important également pour augmenter l'achalandage du transport collectif. Quand
100 on parle de réduire l'offre de stationnement de longue durée dans les secteurs bien desservis, le transport collectif, c'est quelque chose d'essentiel. On sait que quand c'est le temps de choisir un mode de transport pour aller au travail, par exemple, le fait d'avoir un stationnement gratuit à destination, un stationnement gratuit assuré, ça, c'est une des variables les plus déterminantes pour choisir le transport collectif ou non. On a dû vous le dire, d'autres intervenants ont dû vous le
105 dire d'ailleurs.

Donc, la politique de stationnement, c'est un peu comme le robinet, si on veut, pour la place de l'auto au centre de la ville. Quand on ouvre le robinet, on favorise le stationnement. On a une ville qui est conçue un peu à l'image de l'auto. Puis j'ai mis ici une image de Houston pour
110 montrer jusqu'où on peut aller. Puis à l'opposé, quand on ferme le robinet, puis on restreint le stationnement, on a une ville plus conviviale, une meilleure qualité de vie, puis une ville qui est construite plus à l'échelle du piéton, des personnes, si on veut.

Maintenant, au niveau des orientations générales, on a deux bémols peut-être à apporter.
115 Quand on parle de la densification des abords des gares et des stations de métro, selon nous, on doit quand même maintenir des stationnements incitatifs en tête de ligne de métro, aux abords des gares des trains de banlieue. C'est un élément important d'une politique de transport régional.

Peut-être une image pour expliquer un peu le centre de l'agglomération. Et c'est la destination de 78 % des déplacements dans la région, alors qu'il y a beaucoup de gens qui habitent dans la couronne, dans des secteurs moins desservis par le transport en commun. Donc, ça fait une pression pour les automobiles qui se dirigent au centre de l'agglomération. Si on peut intercepter tout ce monde-là avec des stationnements incitatifs, selon nous, on répond aux
120 grandes orientations du Plan d'urbanisme de la Ville. Donc, c'est important de les maintenir.

125 On pense à des endroits comme Radisson, Angrignon, etc. Selon nous, ces stationnements incitatifs là ont un rôle à jouer et puis, si on densifie les abords de ces stations-là, il ne faut pas éliminer le stationnement incitatif selon nous.

130 Également, quelque chose qu'on aurait aimé voir dans le Plan d'urbanisme, c'est une cible un peu plus précise pour l'augmentation de l'utilisation du transport en commun; là, on a une

orientation générale qui est favorable. Par contre, ce serait bien que ça puisse se traduire par une cible précise, puis peut-être une façon de mesurer ça d'année en année.

135 Dans le cas du Plan stratégique de l'AMT, on s'est fixé comme objectif minimum d'augmenter de 1.7 % l'achalandage du transport en commun dans la région, ce qui correspond à ce qu'on a vu tout à l'heure, ce qu'on a connu depuis 96. Et puis si tous les partenaires s'y mettaient avec une densification importante, une réorientation du développement autour des infrastructures lourdes, on pourrait augmenter ça, mais on a fixé l'hypothèse de 2.7 %.

140 Mais tout ça, c'est encore plus faible. Si on voulait vraiment atteindre les objectifs du Protocole de Kyoto en transport collectif, il faudrait que ça augmente de 5 % par année, ce qui est beaucoup. Mais dans la mesure où la Ville appuie le Protocole de Kyoto, il faudrait à ce moment-là que les interventions dans le transport collectif suivent.

145 Et puis en plus de ça, il faudrait que la marche et vélo augmentent de 3 %, et même les déplacements auto réduits de 2 %. Ça, c'est si on voulait respecter les engagements du Protocole de Kyoto quant aux déplacements motorisés dans la grande région de Montréal. Ça fait qu'on voit qu'on est encore loin de l'objectif à ce niveau-là.

150 Maintenant, si je veux parler un peu plus spécifiquement des projets qui sont mis de l'avant dans le plan et puis vous donner un peu la position de l'AMT là-dessus, on a eu l'occasion d'avoir des échanges avec les gens de la Ville là-dessus, mais c'est bon de le rappeler ici.

155 Nous, on est favorables donc, pour ce qui est du métro, au prolongement de la ligne bleue, la ligne 5 jusqu'à Jarry, jusqu'au pôle Anjou, disons, dans l'est de la Ville. Selon nous, c'est un équipement structurant de transport collectif qui peut permettre de répondre aux objectifs de la Ville, aux objectifs de l'AMT.

160 Par contre, il y a une divergence quant à la localisation de la station terminale qui est envisagée pour la ligne. Le Plan d'urbanisme parle d'une station au niveau de la rue Bélanger, qui est un petit peu plus au sud. Là, on parle de boulevard des Galeries d'Anjou. On entrevoit une station plutôt...

165 La station Jarry que vous voyez ici, là, c'est à l'échangeur des autoroutes 25 et 40. C'est une vocation un peu plus régionale pour intercepter les gens qui viendraient de Rivière-des-Prairies, de Repentigny, Pointe-aux-Trembles, etc., puis il y aurait un terminus majeur d'autobus avec stationnement incitatif, un peu pour optimiser les investissements du métro pour l'ensemble de la région, alors que la Ville voit plutôt une station à Bélanger, qui est un peu au sud de la station Anjou, et qui a une vocation un peu plus locale, selon nous. Ça fait que là, on a une divergence importante et je voulais la souligner.

170 Pour ce qui est du prolongement de la ligne 2 ouest dans Ville Saint-Laurent, donc de Côte-Vertu à Bois-Franc, ça, ce n'est pas un projet qui est envisagé à court terme, ce n'est pas inscrit au Plan stratégique de l'AMT, mais l'AMT offre sa disponibilité pour remettre à jour les

175

études et étudier la faisabilité exacte de ce projet-là. Donc, on est ouverts à ça, même si ce n'est pas prévu à court terme.

180 Si on regarde au niveau du réseau de trains de banlieue, nous, on se réjouit que le réseau de trains de banlieue occupe une place importante dans le plan. On partage l'objectif de la Ville d'augmenter l'utilisation des trains de banlieue par les Montréalais.

185 Je vais faire le tour rapidement des projets. Par exemple, la gare l'Acadie-Chabanel qu'on voit ici, sur la ligne de Blainville, on appuie ce projet-là. On pense que c'est essentiel pour augmenter l'accessibilité à tout le secteur du Marché Central, où il y a beaucoup de travailleurs qui se destinent là. Ça, c'est une gare qui a un bon potentiel, puis c'est intéressant que ça soit mis.

190 Également, la Ville propose de nouvelles gares sur la branche de la ligne Blainville qui va vers le Centre-ville. Donc, il y avait une gare à Côte-des-Neiges, à Namur, qui est une correspondance avec la ligne orange du métro, une gare à Côte-Saint-Luc également. Ça, ce sont de nouveaux projets qui n'avaient pas été étudiés ni par le MTQ ni par l'AMT, mais on est ouverts à les analyser en collaboration avec la Ville. Et selon l'achalandage et les impacts sur les temps de parcours, les coûts, ça pourrait être des projets qui seraient mis de l'avant.

195 Pour ce qui est de la ligne de Deux-Montagnes, le Plan d'urbanisme parle d'une nouvelle gare, qui est le point rouge à gauche, aux Rapides du Cheval blanc. Ça, c'est dans l'arrondissement de Pierrefonds. Ça, ce n'était pas un projet qui est prévu, mais on est en train de le regarder en collaboration avec la Ville.

200 Il faut comprendre cependant que cette ligne de train de banlieue là est, on peut dire, un peu victime de son succès, elle a atteint sa capacité. Pour pouvoir mettre de nouvelles gares, il faudra augmenter la capacité. Pour faire ça, c'est un projet d'au moins 120 M\$, ce qui est écrit dans le mémoire. Mais en fait, les chiffres plus récents sont encore plus hauts. Il faut doubler la voie, qui présentement est une voie simple de Roxboro à Bois-Franc, donc doubler la voie,
205 électrifier, acheter du matériel roulant, faire l'étagement d'une jonction; il y a un ensemble de projets qui vont avec ça. Donc, ça devient assez coûteux mais on est prêts à le regarder.

210 Ce qui est intéressant, c'est que le promoteur de l'arrondissement et l'AMT travaillent ensemble pour avoir une espèce de projet intégré qui vise à maximiser l'utilisation du TC en développement à distance de marche autour de la gare. Ça, c'est un élément intéressant.

215 Ensuite, il ne faudrait pas oublier que dans le cadre de ce projet de doublement de la voie, il y a une gare qui est prévue à la 13, qui est ici, qui sert surtout aux Lavallois. J'imagine que c'est pour ça qu'on ne l'a pas mis dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Mais selon nous, elle a un rôle important parce qu'elle pourrait limiter le nombre de gens qui viennent de Laval et de la couronne nord, qui se destinent en voiture au centre-ville, en les interceptant. Puis on pense qu'on répond aux objectifs de la Ville de Montréal donc en réduisant le nombre de voitures au Centre-ville, même si la gare comme telle serait utilisée surtout par des Lavallois. Donc, je pense que c'est un peu un oubli, ce serait intéressant que ça soit rajouté.

220

Pour ce qui est des autres gares, on parle de relocaliser la gare LaSalle. Ça, on est prêts à le regarder également. Puis d'améliorer l'accessibilité à d'autres gares, c'est toutes des choses auxquelles on est favorables et puis on va collaborer avec la Ville à cet égard-là.

225

Il y a peut-être une différence majeure, c'est au niveau de la ligne de train de banlieue de Repentigny qui dessert le Nord-Est. Vous voyez le trait pointillé ici. Il part donc de l'Assomption, Repentigny, mais il y aurait des gares à Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Montréal-Nord et le métro Sauvé, par exemple. Et puis ça, le trois quarts de l'achalandage serait des résidants de Montréal. Donc, on était surpris que cette ligne-là qui, selon nous, a un bon potentiel -- on parlait de 6 200 Montréalais le matin et donc autant le soir, et puis ça permettrait de desservir des quartiers qui sont relativement peu desservis par le transport collectif comparé à l'ouest de l'île qui l'est beaucoup plus. Donc, je pense que certains arrondissements de ce secteur-là ont demandé que ça soit inclus également. Je pense que ça, ça devrait être revu à la lumière du potentiel intéressant. Il y a des études qui sont en cours à l'AMT.

230

235

Maintenant, si on parle des trains légers, comme vous le savez, l'Agence métropolitaine de transport met de l'avant un projet de trains légers entre la Rive-Sud et le Centre-ville de Montréal, dans l'axe de l'autoroute 10, et qui utiliseraient l'estacade du pont Champlain. Donc, on parle de Brossard jusqu'au Centre-ville. Selon nous, ce projet-là est très intéressant pour le développement du Sud-Ouest et du Havre de Montréal.

240

245

Il y a des stations qui seraient prévues à l'Île des Soeurs, au Technoparc, à l'Autostade, au Multimédia. Et selon nous, ça offre le potentiel de redévelopper tout ce secteur-là en priorisant l'accès par transport collectif. Parce que présentement, les 16 000 usagers qui utilisent l'autobus dans ce corridor-là se rendent directement au Centre-ville et ils passent tout droit. Il y a beaucoup de terrains vacants qui pourraient être redéveloppés en profitant de l'accessibilité accrue. Donc, selon nous, ça devrait s'inscrire dans le redéveloppement général de ce qui a été soumis par la Société du Havre.

250

Il y a également le projet de trains légers sur l'avenue du Parc dont on fait mention au Plan d'urbanisme. Nous, on se réjouit que c'est là. Effectivement, c'est un potentiel de revitalisant important. C'est un corridor majeur avec 45 000 déplacements en transport collectif et encore beaucoup plus en voiture. Le SLR de l'avenue du Parc serait une occasion un peu de réaménager l'espace urbain pour favoriser les piétons, les riverains, réduire la place de l'automobile qui est occupée dans ce corridor-là. Mais si on fait ça, ça va permettre de revitaliser, d'augmenter la valeur des propriétés, d'augmenter leur attractivité.

255

260

Et puis ça pourrait être le premier jalon d'un réseau SLR au Centre-ville dans une optique de développement durable. C'est un geste concret qui pourrait être posé en faveur des grandes orientations de la Ville pour le transport collectif et pour l'amélioration de la qualité de vie au centre de l'agglomération. Donc, nous, on est en train de collaborer avec la Ville là-dessus, mais on est intéressés à pousser ce projet-là plus loin, dans la mesure de nos capacités financières respectives.

265 Je vous montre tout simplement un exemple de ce que ça pourrait avoir l'air, ici, avant et après.

270 Maintenant, pour ce qui est du réseau d'autobus, là on appuie l'ensemble des mesures préférentielles qui sont mises de l'avant à l'échelle de l'île. Il y a trois axes sur lesquels on voulait peut-être insister un peu plus. Selon nous, il y a un axe qui est fort important dans l'est de l'île, qui est le Via-bus de l'est qui part de Repentigny vers le Centre-ville, donc qui dessert plus la portion sud de l'est de l'île. Ça, c'est un projet qui est mis de l'avant depuis l'AMT et puis les gens du secteur depuis quelques années.

275 On a été surpris de voir que ce n'est pas retenu dans le Plan d'urbanisme. Selon nous, c'est un oubli important. Parce que dans l'est, on parle, par exemple, de l'antenne Downey, qui est une autre antenne ferroviaire sur laquelle il y a encore quelques trains de marchandise. Puis on en parle comme d'un axe d'autobus potentiel.

280 Alors que dans l'est on a la même chose, l'Agence métropolitaine a acquis des terrains. Elle a commencé à démanteler les voies. Puis c'est un projet structurant qui est en train de se mettre en place, puis il n'est pas retenu au Plan d'urbanisme. On avait plutôt une voie réservée sur la rue Notre-Dame et ça, ça a été...

285 Nous, on a fait des études avec la STM. On a analysé les quatre scénarios: la rue Notre-Dame, la rue Sherbrooke, le Via-bus et puis un train qui arrêterait à l'Assomption. Et puis clairement le scénario du Via-bus de l'est était le meilleur, selon les chiffres même de la STM. Donc, ce serait important qu'on reprenne ça dans le Plan d'urbanisme. C'est un projet structurant pour mieux desservir ce secteur-là qui présentement est relativement mal desservi comparativement aux autres secteurs. Puis il y a un potentiel important de déplacement vers le

290 Centre-ville.

295 Évidemment, ça, c'est conditionnel au dossier de la rue Notre-Dame, mais on pense qu'il y a moyen d'arriver à une solution dans le dossier de la rue Notre-Dame où on favorise quand même le transport collectif. Là, on parle d'une voie réservée, la Ville de Montréal et le MTQ sont ouverts à ça. Donc, selon nous, il n'y a pas de raison pour oublier le Via-bus de l'est dans le Plan d'urbanisme.

300 Peut-être également, il y a l'axe Pie-IX pour lequel des études sont en cours. On sait que la voie réservée est présentement fermée. Elle va être remise en opération à court terme, suite à un ensemble de mesures qui vont permettre d'améliorer la sécurité. Par contre, à plus long terme, il y a un projet d'aménagement fixe qui est à l'étude, qui pourrait être une voie réservée double au centre. Et puis ça, selon nous, c'est un projet important, un projet structurant et qui pourrait partir donc de Laval et puis aller jusqu'à la future rue Notre-Dame. Ça permettrait de relier le futur train de Mascouche, par exemple, la future station de la ligne bleue et la station actuelle Pie-IX et le

305 corridor de la rue Notre-Dame. C'est un projet important qui devrait être mentionné.

310 Le plan mentionne également la question d'intermodalité vélo-TC. Nous, on est heureux de voir que c'est là. L'AMT a également sa propre politique d'intermodalité vélo-TC et il y a des supports à vélo, entre autres, qui ont été installés à toutes les gares qui sont identifiées au plan. Donc, selon nous, cette intervention-là est déjà faite.

315 Par contre, on est heureux de collaborer avec la Ville pour tout ce qui est de l'amélioration de l'accès vélo aux gares, par exemple, les pistes cyclables ou éliminer des escaliers ou des choses comme ça. Donc, on offre notre collaboration avec la Ville pour travailler là-dessus. Puis il y a déjà des projets en cours sur la ligne de Dorion-Rigaud qui sont mis de l'avant.

320 Donc, on était contents de voir ça. Selon nous, ça fait partie d'une politique de transport régional. À la station de métro Longueuil, il y a jusqu'à 500 vélos, certains matins. Donc, c'est quand même intéressant.

325 Et puis juste pour terminer, le plan ne parle pas beaucoup de gestion de la demande. Ça, c'est quelque chose qui n'est pas dans le mémoire écrit, mais c'est quand même un élément important. Il y aurait moyen, par exemple, il y a toutes sortes de mesures qui peuvent être prises par les employeurs, les universités, les grands générateurs de déplacements pour favoriser les modes alternatifs à l'automobile, que ce soit des programmes de covoiturage, que ce soit de mettre des supports à vélo, que ce soit d'offrir des coupons taxi pour des retours garantis à domicile pour les usagers qui prennent le transport en commun ou le covoiturage.

330 Il y a trois centres de gestion de déplacement qui sont présentement formés. Il y en a un à Saint-Laurent, un dans l'est et un au Centre-ville qui est *Voyagez futé Montréal*. Et puis il y a également d'autres employeurs qui sont impliqués individuellement.

335 Il serait intéressant, par exemple, qu'au niveau du Plan d'urbanisme, les gens qui s'engagent dans cette voie, les employeurs, institutions qui s'engagent dans cette voie puissent obtenir de la part de la Ville de Montréal une réduction des exigences quant au stationnement hors rue à construire.

340 Et puis il y a eu un projet avec l'Université Concordia à ce niveau-là. Par exemple, l'Université Concordia a été autorisée de construire un peu moins de stationnement pour leurs étudiants et professeurs, parce qu'ils mettent de l'avant des solutions alternatives. Et puis ça, ce serait intéressant que ce soit reconnu dans le Plan d'urbanisme.

345 **LE PRÉSIDENT :**

Ça fait le tour de votre présentation?

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

350 Ça fait le tour, c'est ça. Dans l'ensemble, on est assez favorable à l'ensemble des orientations du plan. Il y a des petites différences, mais c'est quand même un bon travail.

LE PRÉSIDENT :

355 Très bien.

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

360 Ça va?

LE PRÉSIDENT :

 On va avoir quelques questions à vous poser, bien sûr.

365 **M. EMMANUEL LE COLLETTER :**

 Ah! oui, d'accord.

LE PRÉSIDENT :

370

 Parce que d'abord, on a pris connaissance du mémoire écrit plus substantiel, plus complet, plus détaillé que vous nous avez envoyé.

375

 Question d'information et de réflexion aussi. On voit que sur certains grands axes, l'AMT, comme d'ailleurs d'autres partenaires du transport, privilégie, mettons dans l'état actuel de la planification, un système léger sur rail. On pense à l'avenue du Parc. Alors que sur un autre grand axe comme Pie-IX, c'est la formule autobus, quitte à l'utiliser en voie réservée ou en voie propre, quelque chose comme ça.

380

 L'alternative autobus-SLR, quels sont les facteurs qui vous amènent à privilégier l'un plutôt que l'autre?

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

385

 C'est parce que ça dépend du contexte. Pour l'autobus, c'est souvent qu'il y a une voie réservée où il y a beaucoup de lignes qui viennent d'endroits différents qui convergent au même endroit.

390

 On peut regarder, je ne sais pas, à Terrebonne, Mascouche. Il y a plusieurs circuits locaux qui desservent toute une série de quartiers et puis ils arrivent dans la voie réservée. Donc, au niveau de la voie réservée, il y a peut-être un autobus aux cinq minutes, mais dans les quartiers, il y a des fréquences aux trente minutes. Donc, dans un corridor comme ça, la voie réservée pour autobus est intéressante.

395 Dans les corridors où il y a peut-être un pôle d'origine, un pôle de destination plus marqué, il n'y a pas convergence de lignes, c'est peut-être là que le SLR peut être plus intéressant.

LE PRÉSIDENT :

400 J'ai en tête quelque chose d'un peu plus précis que ça. Parce que Pie-IX, c'est plus qu'une voie réservée. C'est vraiment tout un système...

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

405 Oui, Oui.

LE PRÉSIDENT :

410 ... qui privilégie l'autobus. À Ottawa, vous avez des circuits d'autobus en voie propre, exclusive. Et en même temps, Ottawa s'est dotée sur d'autres parcours d'un SLR expérimental, mais qui a quand même un certain nombre de kilomètres maintenant.

415 Ma question, je l'adresse, disons, à l'AMT parce que vous êtes ici, mais je l'adresserais aux autres planificateurs des transports urbains. Qu'est-ce qui amène à opter pour l'un ou pour l'autre en milieu urbain?

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

420 Tout ce qui est mode lourd, train léger, les impacts sur le développement immobilier, le potentiel de revitalisation urbaine est plus grand dans le sens qu'il n'y a pas de pollution, il n'y a pas de bruit. Donc, c'est agréable d'être à proximité du corridor. Donc, les promoteurs immobiliers ont tendance.

425 Et puis il y a quelque chose de permanent dans un mode lourd. On investit pour 40 ans, on sait que ça ne bougera pas, alors qu'une ligne d'autobus ça peut varier. Donc, ça, ça a un effet incitatif sur le développement immobilier. Donc, le SLR s'inscrit bien dans une espèce de stratégie intégrée de redéveloppement urbain, où on ne regarde pas seulement l'élément transport mais on regarde la revitalisation de l'ensemble du quartier.

430 Mais c'est vrai qu'au niveau des performances, les temps de parcours, ça peut être pas mal équivalent. Et puis au niveau des coûts, le SLR est plus coûteux et il requiert des investissements plus importants. L'autobus, c'est moins coûteux. Donc, c'est un peu tous ces paramètres-là qu'il faut regarder, corridor par corridor, et en fonction également des objectifs des autorités locales.

435

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

Madame Chauvin.

440

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Est-ce que j'ai compris que le stationnement incitatif était toujours gratuit?

445

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

Oui, effectivement. Le stationnement incitatif de l'AMT est toujours gratuit. Il y a une exception au métro Angrignon où c'est le stationnement de Montréal qui gère le stationnement, puis là c'est 26 \$ par mois. Mais en général, c'est gratuit, dans un but incitatif pour... c'est ça.

450

Par contre, peut-être juste une précision à apporter, les nouvelles stations du métro à Laval, le stationnement ne sera pas gratuit. Ça va être un stationnement étagé, donc à plus haute densité, plus coûteux à construire. Et puis là, il va avoir un abonnement annuel pour les usagers.

455

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Il me semble avoir compris, en première partie de l'audience, que la Ville avait fait un choix entre l'établissement d'une ligne de train de banlieue vers Repentigny-Mascouche ou des mesures préférentielles dans un corridor au sud de la Métropolitaine. Et je pense qu'un peu le même discours avait été donné dans l'ouest de l'île.

460

Mais je peux faire erreur, je n'ai pas les verbatims devant moi, c'est qu'il y aurait une forme de compétition entre -- faire les deux, finalement, la quantité de déplacements ne justifiait pas nécessairement de faire les deux. Il y avait comme des raisons qui justifiaient de commencer, prioriser l'une avant l'autre. Comment réagissez-vous à ça?

465

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

Probablement vous faites référence à la comparaison entre le Via-bus de l'est et le train de banlieue de Repentigny qui dessert le nord-est de l'île.

470

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

475 Parce que vous semblez proposer les deux.

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

480 Oui. Le Via-bus dessert un peu plus la partie sud de l'île, donc les gens de Mercier, Hochelaga, Pointe-aux-Trembles, alors que le train de Repentigny desservirait plutôt le Nord-Est, que ce soit Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies. Donc, c'est deux clientèles différentes, selon nous.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

485 Le nombre de déplacements justifierait les deux projets?

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

490 Oui, les deux sont... ça a été modalisé. Par contre, là avec le métro d'Anjou, vous avez raison, quand on rajoute un troisième projet entre les deux, il y a un peu de recoupement. Mais si on garde pour l'instant que le train de banlieue de Repentigny et le Via-bus de l'est, les deux projets sont justifiés. D'ailleurs, il n'y a aucun des deux qui est gardé dans le Plan d'urbanisme de Montréal. Donc, l'argument ne semble pas...

495

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Dans le Plan d'urbanisme, on dit aussi que les lignes de trains de banlieue actuellement desservent plus la banlieue que l'île. Et on propose d'ajouter plusieurs nouvelles gares.

500

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

Oui.

505 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

C'est sur une question de principe. Est-ce que ça a beaucoup d'influence sur le temps de parcours? Parce qu'il me semble que le discours de l'incitation au transport collectif, il est souvent fondé sur: le choix de l'usager est fortement dépendant du temps de parcours. Le fait d'ajouter des...

510

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

515 Oui, ça a une petite incidence, on parle peut-être de trois minutes par nouvelle gare. Sur la ligne de Blainville, si on en rajoute trois, on vient de rajouter neuf minutes. Donc, on est un peu moins compétitif par rapport à l'automobile.

520 Donc, effectivement, ça a une incidence, c'est pour ça qu'il faut le regarder dans l'ensemble. Mais ce n'est pas catastrophique non plus. En général, ça peut être intéressant. On va chercher plus d'usagers avec la nouvelle gare que ce qu'on risque de perdre. Donc, ça peut... Il faut le regarder au cas par cas.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

525 Je cherche dans mes questions parce que le contenu...

LE PRÉSIDENT :

530 J'en aurais peut-être une, madame Chauvin.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Allez-y, monsieur Paré.

535 **LE PRÉSIDENT :**

Un point précis. La plupart des intervenants en matière de transport, comme d'ailleurs les intervenants économiques, disent qu'il faut améliorer la liaison entre l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et le Centre-ville.

540 **M. EMMANUEL LE COLLETTER :**

J'ai oublié d'en parler aujourd'hui. Oui.

545 **LE PRÉSIDENT :**

Vous dites quelque chose cependant qui attire l'attention dans votre mémoire, quand vous dites, bon:

550 **L'AMT reconnaît l'importance de relier l'aéroport international au Centre-ville par un lien ferroviaire efficace. Toutefois, les études complétées en 1999 concluaient qu'un lien par le nord, via la ligne de train de banlieue électrifiée de Deux-Montagnes, serait plus performant.+*

Qu'est-ce que vous pouvez nous dire là-dessus?

555 **M. EMMANUEL LE COLLETTER :**

560 Oui. C'est qu'à l'époque, on avait analysé donc cette question-là de l'accès à l'aéroport Dorval, l'accès ferroviaire. Il y avait plusieurs scénarios qui ont été mis sur la table. Donc, un, l'accès par le nord, là ça semble un peu contre-intuitif, mais l'aéroport est ici, le terminal, on

565 passait sous les voies de l'aéroport et on venait se connecter à la ligne de Deux-Montagnes. Ici, il y avait une nouvelle gare dans le Technoparc Saint-Laurent qui avait un potentiel. Puis ce que ça permettait, c'est que cette ligne-là, elle est électrifiée, puis elle rentre directement au Centre-ville à la gare Centrale, connectée à la Place Ville-Marie et tout, ce que ADM recherchait pour la clientèle d'affaires.

570 Mais ça permettait de combiner le train de banlieue, de mieux intégrer le train de banlieue avec les usagers de l'aéroport, dans le sens qu'on augmente la fréquence sur la ligne de Deux-Montagnes qui en a besoin parce qu'il manque présentement de capacité. Et puis ça permet également, si un jour l'aéroport Mirabel refait surface, on pourrait avoir un lien ferroviaire entre Dorval et Mirabel, ce qu'on n'a pas au sud. Puis ça permet de mieux desservir l'ensemble de la région, selon nous, même si c'est plus cher.

575 L'autre élément important, si vous regardez dans la plupart des aéroports du monde, il n'y a jamais de train diesel. C'est difficile de faire entrer un train diesel dans une aérogare. Quand vous regardez en Europe ou en Asie, ce sont toujours des trains électriques qui offrent une meilleure performance au niveau de l'accélération. Puis également, il n'y a pas d'échappement qui risque d'aller polluer l'aérogare.

580 Donc, selon nous, c'est un projet plus... mais effectivement, c'est plus coûteux. Donc, c'est peut-être envisageable à plus long terme.

LE PRÉSIDENT :

585 Alors, il s'agit bien d'une connection avec l'aérogare.

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

Oui, effectivement.

590 **LE PRÉSIDENT :**

Dans un cas comme dans l'autre, la liaison voudrait pouvoir prendre les passagers directement à la descente d'avion ou, inversement, les amener à l'aérogare.

595 **M. EMMANUEL LE COLLETTER :**

600 C'est ça. Le projet qui est à l'étude présentement, c'est plutôt Via Rail qui... je ne sais pas si vous avez eu des commentaires là-dessus? C'est un projet de Via Rail, qui a une vocation un peu plus interurbaine, permettant aux gens d'Ottawa de venir accéder à l'aérogare.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

605 Madame Chauvin.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

610 Dans votre mémoire, vous parlez de l'étagement de la jonction ferroviaire de l'est. Et je ne comprends pas ce que ça veut dire.

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

615 Oui. Ça, à côté de la gare Montpellier, ici, il y a deux lignes du CN qui se croisent. Et puis pour augmenter la fréquence sur le train de banlieue Deux-Montagnes, il faut éliminer ce croisement à niveau et créer un pont qui permet à la ligne de Deux-Montagnes de passer par-dessus la ligne de marchandises. Ça, c'est une exigence du CN pour augmenter la fréquence sur la ligne Deux-Montagnes dans le cadre du projet d'augmentation de la capacité.

620 Donc, c'est un projet, je pense c'est 13 M\$ qui s'ajoute à l'ensemble des coûts.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

625 Plusieurs personnes nous ont parlé du nouveau train, avec photo à l'appui, donc genre tramway.

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

630 Un nouveau tramway, oui.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Oui. Quelle est votre réaction par rapport à ça?

635 **M. EMMANUEL LE COLLETTER :**

Ce qu'on propose dans l'avenue du Parc, il y a un exemple ici...

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

640 Mais ils semblaient faire une différence entre un système léger sur rail et le nouveau tramway.

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

645 Oui, effectivement, système léger sur rail, c'est un mot un peu plus générique pour l'ensemble des systèmes de train léger, alors que le nouveau tramway – on a l'exemple de

Strasbourg ici – c'est un véhicule très convivial, avec plancher bas, très confortable. Les vitres sont partout, c'est un véhicule qui est très adapté aux nouvelles...

650

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

C'est moi qui avais mal compris. Le nouveau tramway est un système léger sur rail.

655

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

Oui, c'est ça. C'est ce qu'on propose pour l'avenue du Parc, c'est la même chose.

660

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Est-ce que pour la nouvelle gare en jonction avec l'autoroute 13, il y a assez de place pour un stationnement incitatif?

665

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

Oui, effectivement, il y a des terrains d'Hydro-Québec. Puis c'est un secteur du parc industriel qui n'est pas développé. Il y a de la place.

670

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Il n'y a pas d'échéancier associé au projet que vous nous présentez.

675

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

Le doublement de la voie Deux-Montagnes, non, ça ne sera pas avant 2007. Présentement, l'argent n'est pas...

680

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Mais l'ensemble des projets que vous nous avez décrits?

685

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

Nous, on a un plan stratégique sur un horizon de dix ans, puis on a un programme triennal d'immobilisations sur un horizon de trois ans. Certains de ces projets sont financés dans notre programme triennal d'immobilisations, donc, ils vont voir le jour d'ici 2007. D'autres ont été repoussés plus loin.

690

Mais effectivement, je pourrais vous transmettre une copie du PTI pour savoir quels sont les projets qui vont être faits à court terme.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Oui, certainement. Merci beaucoup.

695

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Le Colletter, nous vous remercions beaucoup. Et nous prenons note que vous allez nous envoyer un supplément d'information.

700

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

Parfait. Merci.

705

LE PRÉSIDENT :

Merci à vous.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

710

Monsieur Le Colletter, est-ce que vous allez nous déposer votre présentation? Parce qu'il y avait une des acétates qui était absente.

M. EMMANUEL LE COLLETTER :

715

D'accord, parfait.

LE PRÉSIDENT :

720

Et puis madame Bertrand s'occupera de faire le suivi avec vous là-dessus.

Nous allons recevoir maintenant le Regroupement des organismes du Montréal métropolitain. Je vais vous demander de vous nommer. Et, bien sûr, la commission a reçu votre mémoire, elle en a pris connaissance. Donc, on vous demande de faire une courte présentation et, par la suite, on pourra vous poser des questions.

725

M. MATHIEU NOËL :

730

Alors, bonjour! Je suis Mathieu Noël du Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain.

Il me fait plaisir de vous présenter des personnes dont l'organisme fait partie du regroupement. Donc, il s'agit de Sophie Lanctôt, de la société Logique, Marie Turcotte de l'organisme Ex-Aequo et Caroline Roussy du Regroupement des usagers du transport adapté.

735

740 Un peu pour vous présenter ce que fait le regroupement, en fait, le regroupement est composé de 27 organismes membres, qui sont tous des organismes qui sont engagés dans la promotion des intérêts de la défense des droits des personnes qui ont des limitations physiques ou sensorielles à Montréal. Et donc, on traite plusieurs dossiers concernant l'inclusion sociale des personnes qui ont des limitations fonctionnelles, dont l'accessibilité universelle, le logement et le transport.

745 Donc, je vais passer tout de suite la parole à Sophie Lanctôt, qui va vous expliquer davantage la notion d'accessibilité universelle.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Madame Lanctôt.

750 **Mme SOPHIE LANCTÔT :**

755 Oui, merci. On tenait à vous définir, même si c'est déjà défini dans le document, ce que c'est pour nous l'accessibilité universelle, c'est important. C'est la base, en fait, de ce qu'on va vous dire aujourd'hui puis ce que vous retrouvez dans le mémoire.

760 On pense souvent que l'accessibilité universelle, c'est pour les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées. Ce n'est pas ça. C'est une façon de concevoir les espaces, concevoir les lieux, concevoir la ville, les programmes, les services en tenant compte des besoins de toute la population, incluant les personnes handicapées. Donc, on ne tient pas juste compte des besoins des personnes handicapées. On s'y réfère en se disant que si on regarde les besoins les plus aigus, en fait, d'une partie de la population et qu'on arrive à y répondre, à ce moment-là c'est au bénéfice de l'ensemble des citoyens.

765 Quand on parle de personnes handicapées, on fait beaucoup référence aux personnes qui se déplacent en fauteuil roulant. C'est à peu près 2 % de la population du Québec. Il y a des gens qui ont des limitations en termes de motricité, de mobilité, qui ont de la difficulté à se déplacer, une canne, une marchette. Il y a des gens qui ont des limitations visuelles, aveugles, semi-voyants. Des gens qui ont une limitation auditive aussi, qui sont soit malentendants avec une prothèse auditive, qu'ils enlèvent la nuit pour dormir. Bon, je fais un peu le portrait, là. C'est large comme clientèle.

775 Donc, l'accessibilité universelle, c'est tenir compte des besoins de toutes ces personnes-là pour qu'ils puissent utiliser un lieu, un espace, une ville de façon similaire à l'ensemble des citoyens. C'est bien important *de façon similaire+, qu'on n'entre pas dans un bâtiment pour une partie de la clientèle et par une autre entrée pour l'autre partie de la clientèle.

Je prends l'exemple ici du bâtiment, le 1550, Metcalfe. L'entrée pour tout le monde, c'est une entrée avec des belles marches. Bon, on a une signalisation *entrée accessible+ un petit peu plus bas. Caroline est rentrée par l'entrée pour tout le monde. Nous, on est rentrés par

780 l'entrée accessible et je vous dis que si on n'avait pas eu de cellulaire, je ne suis pas certaine qu'on se serait retrouvés dans le bâtiment. C'est vraiment un cheminement marginal avec un ascenseur. C'est complexe.

785 Donc, quand on parle d'accessibilité universelle et de parcours similaire, c'est ce qu'on veut dire. Ça, c'est appliqué aux bâtiments, mais ça s'applique aussi au Plan d'urbanisme. Et c'est même peut-être plus facile à appliquer, je dirais.

790 Quand on parle d'aménagement des lieux, d'aménagement des villes, on parle, par exemple, commerces de proximité dans les quartiers résidentiels: dépanneur, pharmacie, banque. Mais ça, c'est plus facile pour tout le monde, c'est aussi plus facile pour les gens qui ont des limitations. On parle de desserte en transport en commun; mais ça aussi, c'est plus facile pour tout le monde et pour les personnes qui ont des limitations.

795 Donc, ça s'applique à l'architecture, l'aménagement, et ça s'applique à tout. Donc, on peut l'appliquer et il faut l'appliquer, entre autres, au niveau des programmes des services. On peut le faire. Donc, concevoir des programmes, des services en tenant compte des besoins de tous dès le départ, des moyens de communication, des moyens de diffuser l'information aussi. Pas seulement donner de l'information pour les personnes handicapées, mais donner de l'information qui soit compréhensible par tous dès le départ. Ça s'adresse à tous les aspects d'une ville, l'accessibilité universelle.

800 Je vais passer le micro à Marie maintenant qui va vous parler plus précisément du Plan d'urbanisme.

805 **Mme MARIE TURCOTTE :**

Bien, rebonjour!

810 **LE PRÉSIDENT :**

Rebonjour, madame Turcotte.

815 **Mme MARIE TURCOTTE :**

820 Il faut dire que la Ville de Montréal, depuis deux ans déjà, va de l'avant avec le concept de l'accessibilité universelle. Comme je vous disais l'autre soir, la Ville de Montréal, lors de son Sommet de la Ville, a convenu de mettre le concept d'accessibilité universelle, de le mettre de l'avant, et ça avait fait l'objet de consensus au sein de la Ville et de ses partenaires. Depuis, la Ville a investi des argents. L'année passée, elle en a investi. Cette année, pour vous dire, c'est équivalent de 1 600 000 \$ pour toutes sortes de projets qui visent l'accessibilité universelle.

Aussi, par rapport à la Ville, l'Office des consultations publiques pour la Charte des droits et responsabilités des citoyens, des Montréalais, a rendu public son rapport. Et dans cette

825 charte-là, on traite de logement, transport, d'accessibilité du réseau piétonnier. Et dans le rapport, l'accessibilité universelle traverse le document.

830 Puis je me dis, la présente consultation traite des mêmes thèmes: de transport, de logement, de domaine public, réseau piétonnier. Ça fait que je me dis, si on veut être un peu cohérent, en tout cas, nous, on espère voir dans le Plan d'urbanisme qui va être final, voir la notion d'accessibilité universelle. Parce que dans le projet de Plan d'urbanisme, ça ne figure pas. On ne voit pas la mention *accessibilité universelle+, mais *accessibilité+ tout court et ça peut sous-entendre l'accessibilité architecturale.

835 Ça fait que moi, c'était mon petit bout. Je vais passer la parole à Caroline.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Ça va, madame Roussy?

840 **Mme CAROLINE ROUSSY :**

Oui, merci. Pour vous citer que quelques exemples d'accessibilité universelle, concernant le logement, le concept d'accessibilité doit être fait pour monsieur et madame Tout-le-monde, y compris les personnes handicapées.

845 Au niveau du transport, que ce soit le métro, le train de banlieue, le SLR, lorsqu'il est universellement accessible, il permet aux personnes d'être plus autonomes, que ce soit les personnes handicapées, les personnes âgées, les mères de famille. Tout le monde peut l'utiliser.

850 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est le mot de la fin de quelqu'un? Parce qu'effectivement, on va avoir des questions à vous poser aussi. Monsieur Noël.

855 **M. MATHIEU NOËL :**

860 Oui. En conclusion, étant donné que le Sommet de Montréal a fait consensus sur la nécessité d'appliquer le concept d'accessibilité universelle et que le projet de révision du Plan d'urbanisme émane de ce sommet, il est incontournable pour nous qu'on y retrouve dans le Plan d'urbanisme les modifications donc qu'on propose au niveau de l'accessibilité universelle.

865 Puis en terminant, on dit qu'on est heureux de voir que l'approche transversale va être appliquée. On ose croire qu'en appliquant cette approche, les besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles vont être systématiquement considérés dans chacun des projets qui vont découler du Plan d'urbanisme.

Donc, c'est ça, ça aura pour effet à ce moment-là de faciliter grandement l'inclusion sociale des personnes handicapées.

870 **LE PRÉSIDENT :**

875 Très bien. Si je prends votre mémoire proprement dit, vous avez fait un exercice assez pointu, un exercice de bénédictin peut-être, qui consistait à repérer un certain nombre d'affirmations dans le plan et à y introduire la référence à l'accessibilité universelle ou à des variantes selon le dossier dont il s'occupe.

Est-ce qu'on doit comprendre qu'effectivement, idéalement, un plan d'urbanisme, à la mesure de vos attentes, devrait comprendre ce genre de formulation?

880 **M. MATHIEU NOËL :**

Tout à fait, oui.

885 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Et la chose que j'aurais le goût de vous demander, sachant évidemment que le Plan d'urbanisme, sa réalisation, enfin, il est prévu pour dix ans, ça ne veut même pas dire que tout sera réalisé sur dix ans, est-ce qu'il y a des éléments auxquels on devrait accorder plus de priorité que d'autres du point de vue toujours de l'accessibilité? Madame Turcotte.

890

Mme MARIE TURCOTTE :

895 Le Plan d'urbanisme porte sur différents volets qui sont importants pour l'ensemble des citoyens. Ça fait que si on part de cette idée-là, ce principe-là, les personnes handicapées sont des citoyens avant tout et ils ont les mêmes activités que monsieur et madame Tout-le-monde. Ça veut dire que l'accessibilité aux services de proximité de transport, les besoins sont les mêmes que monsieur et madame Tout-le-monde. Malheureusement, même si ça fait 20 ans qu'on parle d'inclusion sociale des personnes handicapées, il y a eu des avancées importantes, mais les besoins sont encore énormes.

900

905 Je vais vous donner un exemple. Je lisais dans La Presse, hier, que dans l'arrondissement Plateau Mont-Royal, ils ont un projet de mettre des terrasses sur les trottoirs. Avez-vous pensé aux difficultés que ça peut occasionner pour les gens qui se déplacent avec une canne, qui ne voient pas? Ils vont peut-être manger malgré eux autres. Ils vont se retrouver dans les tables. En tout cas, c'est ça aussi.

910 L'idée, c'est que quand on implante une nouvelle mesure, un nouveau programme, d'avoir en tête, de se poser la question: comment les personnes vont fonctionner là-dedans? Les terrasses sur les trottoirs, moi, je vois des problèmes pour les familles qui ont des enfants à poussette. C'est de se poser la question. On fait des projets et des programmes pour les

citoyens, mais il faut se poser la question: comment l'ensemble des citoyens vont fonctionner là-dedans?

915 Et il faut considérer, bien sûr, les personnes handicapées. Les personnes ayant des limitations fonctionnelles représentent quand même 19 % de la population montréalaise. C'est énorme et ça n'ira pas en diminuant parce que vous savez que la population est vieillissante. Ça fait qu'il faut travailler à plusieurs niveaux.

920 Moi, j'ai un logement. Je sors faire mes commissions. Puis si j'ai des services de proximité accessibles, je n'ai pas besoin de transport adapté, je vais pouvoir les faire. On me donne l'autonomie. Quand le trottoir est brisé chez nous, puis on met une petite planche d'un pied de large, moi, je ne peux pas passer là-dessus. Et là, je dépends des gens. Et là, c'est des coûts additionnels, des coûts sociaux additionnels.

925 Ça fait qu'il faut travailler à tous les niveaux comme on travaille à tous les niveaux pour desservir une population.

LE PRÉSIDENT :

930 Mais peut-être que l'essentiel de votre mise au point, c'est que c'est fondamentalement une prise de conscience qui imprégnerait constamment la conception et la mise en oeuvre de tout projet destiné aux citoyens.

Mme MARIE TURCOTTE :

935 Oui. Sinon, on appelle ça de l'adaptation. Puis ici, justement d'avoir un parcours dédié, c'est une forme d'adaptation. Puis les adaptations, ce n'est pas jamais aussi performant que quand c'est pensé dès le départ. C'est un *plaster*, tout simplement.

940 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.
Monsieur Beauchamp.

945 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Juste un point de compréhension. Par exemple, pour l'action 1.1 en matière d'habitation, vous recommandez que la formulation des choses soit changée:

950 **La construction de logements abordables et de logements sociaux universellement accessibles.**

955 Est-ce que vous voulez dire que chaque logement soit construit pour qu'il soit pour tous universellement accessible ou de s'assurer que sur un bloc de logements, il y en ait un certain nombre qui soient vraiment... C'est le concept d'universalité que je veux voir sa portée.

Mme SOPHIE LANCTÔT :

960 L'idée du concept d'universalité là-dedans, c'est que tous les logements, dans la mesure du possible, soient construits de façon universellement accessible. On s'entend avec la notion dans la mesure du possible.

965 Si on fait un triplex, par exemple, on ne pourra pas faire les logements aux étages qui soient accessibles à une personne qui se déplace en fauteuil roulant. On peut quand même prévoir que ces logements-là pourront être utilisés par une personne âgée. Et il peut y avoir des facilités qui vont permettre à une personne qui n'est pas nécessairement en fauteuil roulant, mais qui a d'autres limitations, qui va pouvoir l'utiliser.

970 Donc, de se constituer un parc de logements le plus possible universellement accessibles. Quand on parle d'un bâtiment avec une entrée de plain-pied et un ascenseur, tous les logements peuvent être universellement accessibles.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

975 Oui, mais prenons, par exemple, le cas de l'accessibilité des toilettes en chaise roulante. Ça, c'est une chose qui est très spécifique, la salle de toilettes n'est pas construite de la même manière.

980 Est-ce que vous voulez que chaque salle de toilettes soit construite comme ça ou qu'il y en ait simplement un certain nombre de disponibles dans un ensemble?

Mme SOPHIE LANCTÔT :

985 Si on y va avec un principe d'accessibilité universelle, d'offrir à tout le monde la même possibilité, les mêmes moyens, il faut que tout soit construit de la même façon.

990 Une salle de toilettes pour personne en fauteuil roulant, une salle de bains pour personne qui se déplace en fauteuil roulant, tout ce qu'on a besoin, c'est d'un petit peu plus d'espace qu'une salle de toilettes traditionnelle de 5 pieds par 7 pieds; ce qui ne se construit même plus vraiment aujourd'hui, les promoteurs font des salles de toilettes qui sont plus grandes que ça.

995 C'est une façon, dans cet espace-là qui est rendu traditionnel, de disposer les équipements pour qu'on ait un espace pour manoeuvrer. On ne parle pas d'installer des barres d'appui. Les gens en installeront s'ils en ont besoin. Mais qu'on ait l'espace minimum pour pouvoir fonctionner et, ça, dans tous les logements où on peut le faire. Donc, je reviens au rez-de-

chaussée des petits bâtiments et dans tous les logements de tous les étages des bâtiments avec ascenseurs.

1000 À ce moment-là, on se crée comme ça une banque de logements qui permet aux gens de vieillir dans leur logement, d'accueillir des voisins qui sont des personnes handicapées, des amis, de la famille. Donc, on tient compte des besoins de tous au niveau de la conception.

1005 Puis je vous dis, ça, on a toujours le mythe que ça coûte plus cher. Ça se fait dans les mêmes superficies du logement traditionnel et ça se fait aux mêmes coûts du logement que le logement traditionnel quand c'est fait dès le départ, quand on le conçoit dès le départ. Quand on le conçoit de façon traditionnelle et qu'ensuite, on l'adapte, c'est très cher. Mais sinon, ça se fait dans les mêmes paramètres que du logement traditionnel.

1010 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1015 Madame Chauvin.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1020 Je voulais savoir, le 1.6 M\$ que vous avez mentionné qui s'est dépensé, est-ce qu'il y a un comité qui a évalué les projets? Parce que j'imagine qu'on pourrait en dépenser encore beaucoup plus. Est-ce que vous êtes en accord avec la priorisation qui a été faite?

Mme MARIE TURCOTTE :

1025 Le 1.6 M\$, oui, ça vise différents projets; entre autres, prendre les édifices de la Ville, faire des projets sur des travaux d'édifices de la Ville pour qu'ils tendent vers l'accessibilité universelle.

1030 Et aussi, quand on parle de programmes et services, c'est de l'accompagnement aussi pour que les jeunes qui ont une déficience puissent participer à un camp de jour. Puis pour certains de ces jeunes-là, ça prend un accompagnateur. La Ville, dans des arrondissements et même le central, a débloqué des fonds pour permettre aux jeunes de participer à des camps de jour.

1035 Il y a aussi dans le cadre du Sommet, comme j'ai dit tantôt, il y a des projets qui émanent de ce sommet-là. Il y a une enveloppe budgétaire qui nous est allouée. Cette année, c'est 279 000 \$. Et avec cette somme-là, il y a quinze projets qui sont en branle, qui s'actualisent.

1040 Et tout ce que je viens de vous nommer, c'est fait avec l'étroite collaboration du milieu associatif. Et c'est ça, on est deux, entre autres, moi et Sophie, on est sur le comité de suivi au Sommet et on est très impliquées aussi pour les autres thématiques, le 1 M\$ pour des travaux visant l'accessibilité universelle. Ça fait qu'on est très associées.

1045 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Merci. Je serais tentée de vous demander, suite à votre réponse sur l'aménagement d'une fraction du parc de nouveaux logements ou de l'ensemble pour les rendre accessibles universellement, votre recommandation ne porte que sur le logement social et communautaire. Est-ce que ça ne devrait pas être un incitatif pour l'ensemble des constructions neuves?

1050

Mme SOPHIE LANCTÔT :

1055 Oui. Mais on se demandait si c'était la place dans le Plan d'urbanisme. La façon d'y arriver, on travaille beaucoup au niveau provincial, au niveau du Code de construction du Québec, à inciter la Régie du bâtiment du Québec à avoir des exigences dans la réglementation de construction pour offrir une accessibilité minimale à l'intérieur des logements. Donc, ça a été notre façon d'intervenir pour ce qui était du logement de type privé.

1060 Mais effectivement, ce n'est pas juste le logement social qui a à être universellement accessible, c'est l'ensemble du logement, idéalement.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Je vous remercie.

1065

LE PRÉSIDENT :

1070 Alors, merci beaucoup de votre intervention. Et on souhaite toujours que vous vous retrouviez dans les dédales des Cours Mont-Royal. Parce que je vous avoue que, même nous, ça nous a pris quelque temps à savoir comment partir d'en bas, monter et se retrouver ici. Voilà, merci à tous les quatre.

1075 Alors, nous allons accueillir maintenant Infologis de l'est de Montréal. J'ai le nom de madame Ginette Mongrain. Donc, vous êtes madame Ginette Mongrain. C'est bien ça?

Mme GINETTE MONGRAIN :

C'est ça, oui.

1080 **LE PRÉSIDENT :**

Et le document que vous nous remettez, est-ce qu'il est identique à celui que vous aviez déjà envoyé ou s'il est un peu plus court?

1085 **Mme GINETTE MONGRAIN :**

C'est plus court.

1090 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

Mme GINETTE MONGRAIN :

1095 Alors, moi, je vous fais une courte présentation d'Infologis. Alors, Infologis de l'est de l'île de Montréal est un organisme sous-régional ayant pour mission de renseigner les locataires sur leurs droits et leurs obligations.

1100 J'attire votre attention sur le fait qu'il y a 115 420 locataires qui vivent sur l'ensemble du territoire. On a ici par... On ne sait plus comment les appeler, là. Est-ce que c'est des secteurs? Des villes? Des quartiers? On met le mot qu'on veut en avant.

LE PRÉSIDENT :

1105 Oui, mais vous pouvez continuer à les appeler *arrondissements+.

Mme GINETTE MONGRAIN :

1110 D'accord. Alors, de sa fondation, de 77 à 2001, Infologis agissait surtout au niveau du locatif privé. Mais en 2001, avec la fameuse crise du logement qui a commencé à se manifester de façon assez sérieuse, un comité de concertation a été mis sur pied pour faire la promotion du logement social, favoriser le développement de projets de logement social.

1115 De 96 à aujourd'hui, si on regarde juste le dossier du terminus Georges V qui a permis la construction de 114 unités de logement, du dossier de l'usine Alcatel pour 178 et le projet Eugénie Tessier dans Pointe-aux-Trembles à 79 logements, ça fait quand même presque 380 unités de logement.

1120 Les acteurs des différents secteurs se sont mobilisés pour vraiment recommander des projets, travailler en concertation, travailler avec les arrondissements pour faire en sorte que le logement social soit défendu dans l'est de l'île de Montréal, ce qui n'était pas le cas avant.

1125 Alors, dans l'introduction, vous retrouvez les proportions de ménages. Par exemple, à Montréal, la proportion de ménages qui résident sur l'île de Montréal, donc 801 750, pour 513 685 qui sont des locataires. C'est qu'Infologis reconduit, en fait, à l'intérieur de ce mémoire-là les revendications du Front de réaménagement urbain, communément appelé le FRAPRU.

1130 Alors, depuis l'adoption du dernier Plan d'urbanisme, la situation des locataires s'est vraiment dégradée à Montréal. Les ménages locataires se sont généralement appauvris, plus particulièrement les personnes seules. Depuis 2000, Montréal est frappée par une grave pénurie de logements. Le coût des loyers a explosé. Et dans la foulée, les cas de discrimination à la location se multiplient, et le parc du logement locatif s'est détérioré.

1135 Alors, c'est dans ce contexte-là où la Ville de Montréal est généralement intervenue directement pour contrer la détérioration des conditions de logement et pour revitaliser ses anciens secteurs. Elle l'a fait, entre autres, en recourant au logement social: public, coopératif et sans but lucratif.

1140 Alors, dans le présent mémoire, nous tentons de démontrer que la Ville doit reprendre cette voie et se fixer un nouvel objectif généreux et ambitieux de développer 35 000 nouveaux logements sociaux dans les dix prochaines années. On se joint donc au FRAPRU.

1145 Où je voulais attirer votre attention, bon, vous avez tous les chiffres, vous avez toutes les statistiques, je suis directrice d'Infologis depuis 1996 et je suis en mesure de vous dire que, effectivement, la situation s'est vraiment dégradée. Sur les 19 000 personnes qui sont sur la liste d'attente de l'Office municipal d'habitation présentement pour un logement social – quand moi, je suis arrivée dans les années 96, on parlait de 3 000, 4 000 personnes, aujourd'hui on est rendu à 19 000 – nous, on sait pertinemment que dans l'est, sans qu'ils soient tous inscrits sur cette liste-là, à l'occasion de différents projets, il y a autour de 7 000 personnes qui se sont manifestées dans l'est de l'île pour avoir un logement social.

1155 On attire également votre attention sur le fait que, en 96, si la première cause de discrimination dans la location de logement était l'origine ethnique, depuis 2001 la présence d'un enfant est la première cause de discrimination. Alors, on ne parle pas de dix enfants, on parle d'un enfant. À certaines occasions, on parle aussi d'intention d'avoir des enfants parce qu'on pose sérieusement la question aux jeunes couples qui se présentent pour avoir un logement: *Est-ce que vous avez comme projet d'avoir des enfants?+ Et on a des dames de 50 ans et plus qui se font même poser la question: *Est-ce que vous avez des petits-enfants? Est-ce qu'ils vous rendent souvent visite?+

1160 C'est des choses qu'on ne voyait pas avant. Et c'est vraiment quelque chose qui est épouvantable. Quand on pense qu'on est censé avoir un Québec fou de ses enfants, là, c'est une réalité qui est un peu triste.

1165 J'ai fait partie de la bataille des années 80 pour faire reconnaître la famille au Québec. Effectivement, on nous a donné un ministère de la Famille. On a des tables allongées dans les restaurants, puis on a des stationnements pour les familles dans les centres d'achats.

1170 On se pose la question: est-ce qu'on doit se réjouir de penser que Montréal possède à elle seule beaucoup de centres d'achats, pour penser qu'il y a plusieurs personnes qui vont pouvoir aller changer les bébés de couche dans les centres d'achats et d'aller stationner leur voiture?

1175 C'est vraiment bizarre comme impression de savoir qu'on se bat pour la famille en 85 et que, rendu en 2004, on n'est plus capable de les loger. On peut aller dans les restaurants avec eux facilement, ils sont acceptés.

1180 Moi, j'ai des enfants de 30 et 25 ans, et je me souviens que quand j'allais au restaurant avec mes enfants, je n'étais pas la bienvenue. Aujourd'hui, on est les bienvenus, on veut avoir notre cash, mais on ne veut pas nous louer le logement. C'est à notre avis un peu contradictoire.

1185 Quand on pense que la satisfaction du besoin du logement est essentielle à la satisfaction de tous les autres besoins, selon la Commission des droits de la personne, nous souhaitons que nos commentaires contribuent à convaincre davantage vous d'abord, membres de l'Office de la consultation publique, ainsi que les administrateurs de la Ville auxquels vous acheminerez vos recommandations.

1190 Alors, je ne sais pas si vous avez des questions, des commentaires? Je n'ai pas voulu vous faire toute la nomenclature des chiffres, là, parce que c'est assez...

1195 Peut-être ce que je peux rajouter, c'est qu'en 96, il n'y avait pas de personnes qui payaient 60 % et plus et 80 % de leurs revenus. Aujourd'hui, il y a des gens qui paient 80 % de leurs revenus. Et seulement sur l'île de Montréal, on en répertorie 44 000 ménages qui gagnent moins de 10 000 \$, et c'est souvent dans ces personnes-là qu'on retrouve des gens qui paient 80 % de leurs revenus en logement. On peut s'imaginer que l'exercice du budget n'est pas très compliqué. On paie son logement; puis après ça, on essaie de manger.

Alors, voilà.

1200 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Madame Chauvin.

1205

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1210 J'avoue que c'est assez surprenant de vous entendre parler de ce nouveau critère. Est-ce que vous avez réfléchi à des raisons qui expliquent ça? Est-ce que ce sont les propriétaires occupants qui vieillissent? Qu'est-ce qui fait que, dans un si court laps de temps, ce soit devenu un critère? Ce n'est pas l'explosion démographique à Montréal.

Mme GINETTE MONGRAIN :

1215 Non. Ce qui fait ça, c'est, bon, la rareté des logements accessibles. Quand on parle *accessibles+, financièrement. Parce que là, de ce temps-ci, on entend le mot *logement abordable+ qui est utilisé à toutes les sauces. Alors, c'est que les logements accessibles pour les familles, au niveau du coût, sont rares. Alors, les gens se retrouvent devant la... c'est la surenchère. Alors, on est à la recherche du propriétaire idéal.

1220 Comme j'ai dit à un propriétaire l'autre jour qui ne voulait pas de personnes âgées, parce qu'il dit qu'ils sont sourds, puis ils écoutent la télévision trop forte; il ne voulait pas de jeunes parce qu'ils font des partys; il ne voulait pas de femmes monoparentales parce qu'elles n'ont pas d'argent pour payer, bien, moi, je lui ai fortement suggéré d'avoir un salon funéraire: *Ils sont tous morts, monsieur, rendus là. Vous n'aurez pas de problème.+

1225 Alors, c'est ça qui a fait ça. C'est qu'on cherche le couple idéal, idéalement même un couple, parce qu'ils sont deux qui paient. Il y a des locations qui se font en groupe maintenant parce qu'on cherche justement le couple idéal qui pourrait louer un logement.

1230

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Qu'est-ce que vous voulez dire *en groupe+?

1235 **Mme GINETTE MONGRAIN :**

1240 Ah! il y a des visites de logements de groupe maintenant. On ne va pas visiter son logement... Les logements sont tellement rares que, quand il y a un logement sur une rue, par exemple, ce n'est pas rare qu'il y a une ligne, une file d'attente et le propriétaire fait rentrer les personnes 20 par 20. Oui, madame.

LE PRÉSIDENT :

1245 Je voulais vous demander, madame, évidemment vous relevez un certain nombre de situations qui frisent la caricature, mais qui sont le reflet de la réalité.

Mme GINETTE MONGRAIN :

Ah! c'est ça, oui, c'est vrai.

1250

LE PRÉSIDENT :

Mais dans le cadre du Plan d'urbanisme, quelles sont les mesures ou les types d'action qui, selon vous, pourraient rectifier ou commencer à corriger la situation?

1255

Mme GINETTE MONGRAIN :

La majeure, c'est la construction de 35 000 logements sociaux pour les dix prochaines années. Parce qu'on sait bien que le logement social ne demande que 25 % du revenu. Ça, c'est sûr. Alors, si on y va, si on les décrit, dans les premières pages, vous les avez à la page...

1260

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

À la page 9, vous avez vos conclusions.

1265

Mme GINETTE MONGRAIN :

Merci. Alors, nous demandons que dans son Plan d'urbanisme, la Ville reconnaisse explicitement les besoins de la majorité montréalaise, les locataires, et y consacre un chapitre visant à maintenir les ménages locataires à faible et à modeste revenus dans leur quartier et à améliorer leurs conditions de logement.

1270

Alors, c'est tout détaillé, dans le sens qu'il y a quelque chose... il y a des chiffres qui prouvent, par exemple, l'ACEF prouve que ce qui appauvrit beaucoup les gens, c'est les déménagements répétitifs. Pourquoi déménagements répétitifs? Parce que les gens qui restent dans leur logement depuis longtemps, puis qui ont maintenu le coût du loyer bas, il y a certains propriétaires qui cherchent à se débarrasser de ces locataires-là pour pouvoir augmenter le logement de façon importante.

1275

Alors, les gens, pour toutes sortes de raisons sont obligées de partir, donc s'appauvrissent. Parce que déménager, financièrement, émotivement, ça coûte... ça prend trois ans à se remettre, même juste financièrement d'un déménagement.

1280

On demande aussi que la Ville de Montréal se fixe, bon, les 35 000 nouveaux.

1285

Le troisième point, que la Ville réclame explicitement un investissement du fédéral majeur dans le développement de logements sociaux. On sait que depuis 94, le fédéral s'est désinvesti et que c'est depuis 94 qu'il n'y a pas eu de construction de logements sociaux.

1290

La reconduction et l'augmentation par Québec des investissements provinciaux dans le développement de nouveaux logements sociaux, tout en garantissant des loyers ne dépassant pas 25 % du revenu.

1295 Que la Ville s'engage à demander les amendements requis à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et à la Charte de Montréal afin que les arrondissements puissent mettre en place une réglementation obligeant l'inclusion d'une part significative de logements sociaux dans tout nouveau projet résidentiel privé d'importance.

1300 Que dans son plan d'urbanisme, la Ville s'engage à protéger le parc existant de logements locatifs en demandant les amendements requis à la loi et à la charte, en vue d'interdire totalement leur conversion en copropriété divisée partout sur son territoire, particulièrement dans les contextes de rareté.

1305 Et que la Ville s'engage à assurer le maintien en bon état des logements parapublics qu'elle a développés elle-même avec ses propres programmes.

1310 Quand on sait, par exemple, que le parc de logements de l'Office municipal d'habitation, l'été passé, a été obligé de barricader des logements qui étaient en mauvais état parce qu'ils étaient dangereux, dans un contexte de crise où on est obligés de loger des gens dans des centres d'hébergement temporaires, c'est un peu...

LE PRÉSIDENT :

1315 Oui, ce dernier point-là attire peut-être l'attention parce qu'il est assez pointu. Est-ce que c'est quelque chose qui est récurrent ou qui dure depuis un certain temps à la Ville, ou s'il y a eu davantage, au cours des dernières années, émergence de situations où les logements parapublics sont en mauvais état?

Mme GINETTE MONGRAIN :

1320 Moi, je peux vous dire que je siége sur le conseil d'administration de l'Office municipal d'habitation depuis quatre ans et, déjà il y a quatre, c'était un problème qui était majeur. Les coupures cette année que la SHQ a faites, par exemple, dans les budgets pour les réparations majeures ont été de l'ordre de 25 %. Alors, c'est un cul-de-sac, un cul-de-sac terrible.

1325 Alors, tout ça est à penser sérieusement. Parce que ce n'est pas vrai que l'année prochaine, on va arriver, puis que... déjà, on disait que la crise cet été serait moins grave. Ce n'est pas vrai. Quand on regarde tout ça, il n'y a rien qui se place dans tout ça. Il n'y a rien qui a changé. Moi, je peux vous dire, depuis 96, la situation va en se dégradant, de pire en pire.

1330 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Alors, merci beaucoup, madame Mongrain.

1335 **Mme GINETTE MONGRAIN :**

Ça m'a fait plaisir. Bonjour.

1340 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que monsieur Parisien de Transport 2000 est ici? Si oui, nous allons le recevoir maintenant. Nous prendrons une pause de quelques minutes ensuite. Bonjour, monsieur!

1345 **M. NORMAND PARISIEN :**

Monsieur le président, bonjour. Bonjour, madame Chauvin, je vous reconnais bien, alors je suis ravi de vous retrouver. Monsieur Beauchamp aussi, commissaire bien connu.

1350 Je vous présente Justin Bur, membre du conseil d'administration de Transport 2000 Québec, qui est urbaniste de profession et informaticien aussi. Également, bon, je suis Normand Parisien, directeur coordonnateur de l'Association Transport 2000 Québec.

Alors, on nous dit qu'il y a dix ou quinze minutes...

1355 **LE PRÉSIDENT :**

Dix minutes pour faire votre présentation. Et ça nous laisse, à ce moment-là, du temps pour vous poser des questions.

1360 **M. NORMAND PARISIEN :**

Très bien. Alors, on va calculer ça rigoureusement.

1365 De toute façon, monsieur le président, notre rôle à nous est de veiller à ce que, évidemment, il y ait à Montréal et sur l'ensemble du territoire un système de transport qui soit accessible, efficace et intégré. Il y a plusieurs dimensions, on va le mentionner à l'instant même.

1370 Je vais développer peut-être la partie qui touche les fonctions économiques et sociales du transport. Et en termes d'intégration, Justin va développer une partie qui touche les solutions techniques ou institutionnelles, des questions d'aménagement. Alors, c'est très court. Évidemment, on va tenter de respecter le cadre.

1375 Nous attendons anxieusement la démarche vers un Plan de transport montréalais. Il y a quelques démarches qui ont déjà avorté dans le passé, en 95 et en 2000, quand le gouvernement du Québec a adopté un Plan de gestion des déplacements pour l'ensemble de la région métropolitaine. Parce que, pour nous, il est clair qu'il faut absolument un débat sur un plan de transport dans la région. Et le Plan d'urbanisme ne peut pas toucher à toutes ces questions-là

mais c'est une intervention préliminaire pour nous qui tente de bien cerner la problématique pour Montréal.

1380

Les transports sont une force importante pour le développement économique et social. Montréal est aussi historiquement une plaque tournante des transports. Que ce soit au niveau des transports terrestres, fluviaux, maritimes ou aériens, il est clair qu'il y a une multitude d'enjeux à Montréal.

1385

Mais plus de la moitié, même si Transport 2000 est une association nationale, plus de la moitié de ses membres habitent l'île de Montréal. D'ailleurs, en termes de portrait général, Montréal, malgré ses lacunes, ça reste une communauté où les gens se déplacent beaucoup à pied, à vélo, en transport collectif.

1390

Mais dans tout ce contexte, il y a quand même une pression très importante de la motorisation. Au niveau du parc automobile, il y a même des écarts importants qu'on a notés. Alors, il y aura évidemment pour nous une opportunité, j'espère, assez rapidement d'un débat autour du Plan de transport pour la métropole.

1395

Les transports sont certainement un apport important pour le développement économique et social. Mais aussi, il y a vraiment des coûts externes, des externalités, comme disent les économistes. Parce que les Montréalais, tout en bénéficiant de ces avantages-là de divers réseaux de transport qui se sont constitués, ils doivent aussi vivre les impacts. Et on pense que le Plan d'urbanisme aurait pu aller plus loin dans l'analyse des différents facteurs qui touchent la mobilité des personnes et, bon, l'accessibilité. Le Plan d'urbanisme est un outil privilégié, en termes d'accessibilité et d'utilisation des sols mais, en même temps, les transports mettent davantage à contribution des flux de déplacement de personnes et de marchandises.

1400

1405

L'exercice n'a pas été fait au niveau des gouvernements supérieurs parce qu'il n'y a probablement pas d'intérêt aussi pointu à ce niveau-là. Mais dans la littérature, il y a une approche émergente, en termes d'évaluation du système de transport, où il y a quatre catégories, quatre classes d'évaluation du système, c'est-à-dire: un, la mobilité; deux, l'accessibilité; trois, la qualité de vie; et quatre, la durabilité, c'est-à-dire l'efficacité énergétique du système de transport et aussi la qualité de l'air.

1410

Parce qu'il y a évidemment un cocktail d'émissions qu'on ne va pas décrire ici. On va laisser ça aux chimistes. Mais il y a évidemment une source importante d'émissions de la part du parc routier, que ce soit les automobiles, les camions, les autobus, mais un ensemble de véhicules.

1415

Si vous avez pris connaissance du mémoire, on attire surtout votre attention sur le tableau à la page 4, qui décrit bien les tendances de la motorisation dans l'ensemble de la région métropolitaine. Les gens sont souvent surpris d'apprendre que le taux de possession automobile à Montréal est très bas, il reste à tirer nos conclusions. Alors que dans l'ensemble du continent nord-américain, on est dans des ordres de grandeur qui dépassent les 500 ou 600 véhicules,

1420

c'est-à-dire automobiles et camions légers par millier d'habitants, dans l'île de Montréal, bien qu'il y ait une progression entre 96 et 2002, on est à 342 véhicules pour 1 000 habitants.

1425 Si vous regardez Laval, Lanaudière, Laurentides, Montérégie, la capitale, Québec, et la
moyenne sur le territoire, alors c'est extrêmement faible. Et un jour de semaine, d'après les
données du ministère des Transports, il y a le double de véhicules en circulation par rapport au
nombre de véhicules immatriculés dans l'île de Montréal. C'est une pression importante pour la
1430 qualité de vie de la population et il faut que Montréal s'attaque à ce phénomène-là, d'une part pour
procurer une mobilité essentielle à l'île de Montréal et dans l'île. Parce que ce n'est pas seulement
l'ancienne ville, les données qui touchent la motorisation, c'est pour l'ensemble de l'île de
Montréal.

1435 Il faut assurer une mobilité à cette population et, en fait, aussi assurer une accessibilité
aux activités de l'emploi qui sont en évolution, et les études, la formation professionnelle et les
activités socioculturelles également. Alors, il y a un écart important dans la distribution de cette
mobilité. Alors, Montréal se trouve dans l'obligation d'organiser une mobilité qui va bénéficier à la
population insulaire, mais aussi sur l'ensemble du territoire de la métropole. C'est clair que ça
implique une collaboration des gouvernements supérieurs en termes d'infrastructures et, à la
1440 limite, de livraison des services et de qualité des services.

Il y a une certaine marge d'erreur dans ces données-là. Elles ne sont pas tant attribuables
au nombre de véhicules immatriculés, qui est comptabilisé par la Société d'assurance-automobile,
mais les données sur la population qui sont réévaluées à chaque année en fonction des
1445 estimations de l'Institut de la statistique du Québec. Parce que c'est un ratio des véhicules par
rapport à la population.

1450 Cette image-là, elle est importante, parce que c'est un taux qui est inférieur même à ce
qu'on trouve dans plusieurs villes européennes, si on fait abstraction des banlieues de la couronne
nord et sud.

1455 Alors, les principaux défis, c'est d'offrir une mobilité adéquate pour la population et, en
fait, de favoriser une meilleure accessibilité parce qu'il faut tenir compte du fait que la population,
elle n'a pas une grande flexibilité dans ses déplacements autant que dans les banlieues. Et en
tant qu'urbanistes, il faut prendre en considération cette nécessité incontournable.

1460 Il existe quand même d'autres moyens pour favoriser une meilleure accessibilité et, en
fait, une mobilité à la population. Les politiques qui touchent la circulation et le stationnement, qui
sont de juridiction exclusive, à part les contraintes de signalisation qui sont imposées par le
ministère des Transports qui s'appliquent au niveau national, la Ville a des outils à ce niveau-là.
Parce que c'est clair que le stationnement favorise une meilleure accessibilité, mais, en même
temps, l'offre de stationnement est un générateur important de circulation et ça affecte non
seulement la fluidité des déplacements mais aussi la qualité de vie de la population.

1465 Il y a des villes, par exemple, qui inspirent souvent les interventions. Tout le monde envie un peu le modèle de Boston en termes de développement économique et de qualité de vie. Pourtant, Boston est une ville qui pratique des normes et une gestion extrêmement sévères du stationnement.

1470 Et si Montréal ne peut pas taxer le stationnement, pour l'instant, elle peut à tout le moins contrôler l'offre de stationnement, tout en assurant un équilibre entre la mobilité et l'accessibilité pour assurer évidemment, à ce niveau-là des politiques, une meilleure qualité de vie pour la population et une meilleure attractivité.

1475 Parce que Montréal, contrairement à d'autres grandes villes nord-américaines, bien qu'elle subisse de façon significative l'étalement urbain compte tenu de la perte de la population entre les années 70 et 90 -- il y a dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, des grandes villes américaines, un retour vers les grands centres, mais il faut évidemment favoriser une meilleure qualité de vie.

1480 Il y a un document éclairant à cet égard *Croissance des villes et économie du savoir* de Alain Lapointe, aux presses de l'Université Laval en 2003, qui décrit très bien ce phénomène et comment assurer que la grande ville puisse maintenir son attrait sur les populations.

1485 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais vous demander de conclure, monsieur Parisien.

M. NORMAND PARISIEN :

1490 Alors, on apprécie évidemment le fait qu'il y a une profession de foi en faveur du transport collectif. Mais les moyens qui sont envisagés sont des moyens classiques et on pense qu'il n'y a pas suffisamment d'intérêt pour des nouveaux types de système de transport léger sous forme de tramway.

1495 Est-ce que tu peux conclure là-dessus? Parce qu'on pense que le Plan d'urbanisme pourrait aller plus loin dans ce sens-là.

LE PRÉSIDENT :

1500 Monsieur Bur.

M. JUSTIN BUR :

1505 Oui. Je vais dire brièvement, donc, le Plan d'urbanisme dit que la place du transport collectif doit être en premier lieu des transports. Mais lorsqu'on suggère des moyens d'arriver à ce but, on se rabat sur finalement les mêmes choses qu'on a faites depuis des années. Donc, on parle de voie réservée aux autobus et on parle même de prolongement du métro.

1510 Et là, entre les deux, on a presque oublié, on essaie de passer sous silence un petit peu la possibilité d'un système léger sur rail, ce qui est évoqué quand même parce qu'il y a l'axe de l'avenue du Parc et l'axe vers le pont Champlain qui sont sous étude actuellement, mais que le Plan d'urbanisme appuie à peine en disant qu'on devrait faire d'autres études par la suite pour voir s'il n'y a peut-être pas d'autres possibilités de mode de transport dans ces corridors.

1515 Et pourtant, avec le système léger sur rail, on a une grande expérience mondiale, que ce soit en Amérique du Nord ou en Europe, même sur d'autres continents, que c'est un système qui arrive justement à accomplir les objectifs visés par le Plan d'urbanisme, c'est-à-dire ça attire les automobilistes plus que n'importe quel autre mode de transport collectif en ville et ça améliore la
1520 qualité de vie dans la rue, dans le sens que c'est un mode de transport qui n'a pas de nuisance comme le passage fréquent d'autobus à haute vitesse. Ce qui est actuellement un problème sur l'avenue du Parc, par exemple, où on a un corridor qui est essentiel pour la mobilité métropolitaine et pourtant a des nuisances importantes pour la vie de quartier dans le Mile-End.

1525 Donc, la Ville devrait justement prendre un rôle de leadership pour lorsqu'il y a occasion, opportunité de prendre ce nouveau mode de transport, enfin, qui est nouveau à Montréal mais bien éprouvé ailleurs dans le monde, vraiment de se mettre derrière ça, au lieu de supposer qu'on pourrait peut-être étudier ça un petit peu un jour. Parce que c'est là, disons, on dit qu'on veut quelque chose, on a la solution qui est là, qui attend, puis on préfère regarder ailleurs pour ne
1530 pas le voir. C'est l'impression que le texte actuel du plan me donne.

Il y a aussi d'autres corridors où l'opportunité d'un système léger sur rail pourrait être bien étudié, par exemple sur Pie-IX, où il y a des problèmes avec la voie réservée qui est fermée depuis deux ans, ou encore pour le corridor de Pointe-aux-Trembles où il s'agit d'un corridor qui
1535 est déjà ferroviaire, où on a 13 kilomètres d'emprise ferroviaire non utilisée, donc où le coût d'implantation d'un système sur rail sur ce tronçon doit être minime comparé au prix de bétonner toute l'emprise pour pouvoir mettre des autobus.

Alors, très brièvement, c'est tout.

1540

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci, messieurs. J'aimerais effectivement sur les derniers points de vos interventions vous demander: comment s'explique l'attitude des SLR à attirer comme mode de
1545 remplacement de l'automobile, donc des ex-automobilistes, par contraste, par exemple, avec le métro ou l'autobus express?

M. JUSTIN BUR :

1550 Par rapport au métro, c'est probablement une attraction égale. Il y a certaines gens qui préfèrent quand même rester en surface. Et d'ailleurs, c'est un autre avantage de ce mode de transport, de remettre les transports en surface, en vue. Mais disons, l'avantage principal par rapport au métro, c'est que les coûts de construction sont à peu près le cinquième quand on parle de coût au kilomètre. Donc, on n'a pas les moyens nécessairement, on n'a pas la densité pour
1555 justifier des métros, des prolongements de métro surtout à Anjou où la densité à l'est de Saint-Michel n'est pas particulièrement élevée. Mais avec ce même argent, on peut faire un SLR.

Par rapport aux autobus, c'est la qualité du mouvement, la qualité du confort dans le véhicule qui est très importante. En plus, il y a des facteurs que je considérerais peut-être même
1560 psychologiques. Il y a une préférence pour le transport en commun sur rail chez les automobilistes de l'Amérique du Nord, qui est démontrée, enfin, par les résultats dans tous les corridors, que ce train de banlieue ou tramway urbain qu'on a implanté partout en Amérique du Nord, on arrive à avoir des résultats de...

1565 **LE PRÉSIDENT :**

Un sex-appeal, quoi!

M. JUSTIN BUR :

1570 Un petit peu, oui. Mais c'est basé quand même sur des facteurs plus concrets, comme le confort, comme la fiabilité et comme même des caractéristiques comme la qualité d'accélération d'un véhicule électrique, qui est quand même supérieure à la qualité d'accélération d'un autobus.

1575 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Monsieur?

M. NORMAND PARISIEN :

1580 Pour compléter là-dessus, c'est qu'il y a plusieurs villes aux États-Unis où le tramway léger a connu un succès remarquable. Il y a un effet structurant à la fois pour attirer les automobilistes, qui autrement délaisseraient l'autobus, et aussi pour attirer des nouveaux résidents. Parce que l'image de marque qui est associée au tramway permet une meilleure qualité
1585 de vie et souvent est associée à une réduction de la criminalité dans les grands centres urbains. C'est souvent un facteur qui fait fuir les populations vers les banlieues.

Et étant donné le succès phénoménal de cette technologie, non seulement en France où il y a eu de nombreux projets au cours des dernières années mais aussi dans les villes américaines,
1590 entre autres, il y a Dallas où l'achalandage est plus important que prévu avec l'implantation d'un

tramway. Le Texas, c'est un des états qui est le plus motorisé aux États-Unis, vous devinerez facilement.

LE PRÉSIDENT :

1595

Très bien.
Madame Chauvin.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1600

Dans votre mémoire, à la page 7, juste avant de parler de l'opportunité des trains légers sur rail, vous parlez d'une recommandation que vous aviez faite à l'automne 2003 à l'effet d'augmenter le prix des vignettes pour le stationnement réservé sur rue. J'aimerais que vous m'expliquiez exactement la teneur de cette recommandation-là.

1605

Et dans le contexte où certains ont - évidemment, ça n'a pas rapport aux vignettes - mais certains, bon, je suis peut-être un peu mêlée, mettons je vais le dire comme ça, certains ont demandé à ce que les périodes de stationnement sur rue autorisé dans les quartiers centraux de Montréal permettent aux résidents qui ont une voiture de laisser la voiture stationnée sur rue proche de leur lieu de résidence. Parce que dans le cas des stationnements où on n'a pas la possibilité de les laisser toute la journée, les gens sont obligés d'utiliser leur voiture pour aller au travail.

1610

Alors, je voudrais que vous mettiez en perspective le prix des vignettes de stationnement réservé sur rue et la possibilité des résidents de laisser leur voiture sur rue les jours où ils vont au travail au Centre-ville.

1615

M. NORMAND PARISIEN :

C'est vrai, il y a une forte demande pour ce genre de stationnement. Ça permet à Montréal d'avoir une meilleure rétention de sa population. Parce qu'il y a des gens, j'en ai vu dans ma propre famille, qui allaient vivre en banlieue parce qu'il y avait plus de facilité pour obtenir du stationnement. Alors, c'est clair qu'on ne peut retirer ce privilège-là à la population montréalaise.

1620

Mais en même temps, le fait d'augmenter le prix des vignettes, ça comporte deux avantages. Ça permet de refléter davantage la valeur réelle, parce qu'il y a là une appropriation de la voie publique à des fins privées, et ça permet de réduire la tension à la hausse sur les tarifs qu'on observe récemment.

1625

Il y a une baisse actuellement de l'achalandage du transport en commun sur le réseau de l'île de Montréal et pour nous, cette situation-là, elle est alarmante. Alors, il faut que Montréal, par tous les moyens, permette de se procurer les revenus nécessaires non seulement au maintien et à l'amélioration des services de transport, mais aussi à un contrôle des tarifs qui permette de maintenir son attrait par rapport à l'automobile. Et il y a là une source de revenus pour les autorités

1630

1635 municipales qui financent la plus grosse partie du déficit d'exploitation du transport en commun.
Alors, il y a certainement des moyens.

1640 Bon, en attendant une aide éventuelle ou hypothétique du gouvernement pour réduire la
pression financière sur l'exploitation du transport en commun, il y a là des nouvelles sources de
revenus auxquelles la Ville peut recourir, sans retirer le privilège du stationnement sur rue réservé
aux résidants. Alors, il y a une meilleure valorisation de cet espace-là, et ça permettrait un
meilleur équilibre entre l'offre et la demande, puisqu'il y a une demande très forte pour ces
espaces et ils ne sont vraiment pas coûteux.

1645 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

1650 Très bien. Merci beaucoup, messieurs.

M. NORMAND PARISIEN :

1655 Merci de votre attention.

LE PRÉSIDENT :

1660 En ce qui nous concerne, nous allons prendre une pause d'un maximum de dix minutes,
maximum, parce qu'on a encore quatre autres groupes à recevoir. Alors, de retour dans dix
minutes.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

1665 **REPRISE DE LA SÉANCE**

LE PRÉSIDENT :

1670 Alors, maintenant que tout le monde est là, on peut reprendre. Alors, la commission
accueille donc le Groupe en recherche urbaine de Montréal. C'est ça?

M. PIERRE BRISSET :

Oui.

1675

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Pierre Brisset.

1680 **M. PIERRE BRISSET :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1685

Alors, vous avez donc dix minutes pour faire votre présentation, monsieur Brisset.

M. PIERRE BRISSET :

1690

Alors, monsieur le président, je vais juste présenter les chapitres 4 et 5 du gros document que je vous ai donné en main, qui parlent plutôt de l'analyse du transport de marchandises dans l'est de l'île de Montréal. Je préfère concentrer...

LE PRÉSIDENT :

1695

Avant ça, j'aimerais que vous présentiez la personne qui est à vos côtés.

M. PIERRE BRISSET :

1700

Ah! oui. Monsieur, excusez-moi, vous avez parfaitement raison, monsieur Philippe Côté, qui est aussi du Groupe en recherche urbaine, artiste et ami des ruines.

Alors, voilà, la présentation étant faite, je vais limiter ma présentation aux 15 acétates des dernières pages du document que vous avez en main.

1705

Alors puisque mon sujet, c'est l'analyse du transport des marchandises dans l'est de l'île de Montréal, je vais essayer de commencer au noeud de la problématique qui relève autour de la région de l'échangeur Souigny, les parcs industriels qui se trouvent aux alentours.

1710

Je veux commenter favorablement l'effort que l'AMT a fait pour reconfigurer l'avenue Souigny pour y permettre une voie réservée aux Via-bus, aux autobus en site propre, qui est la ligne rouge au nord de l'emprise de Souigny, donc réduisant la largeur de l'avenue Souigny de 6 à 4 voies et la convertissant effectivement plus en style boulevard urbain qu'autoroute. Et ça, je tiens à le mentionner, parce que ça fait partie de toute l'étude que l'AMT a faite pour essayer d'instaurer la ligne de Via-bus à partir de Repentigny au centre-ville, ils ont réussi à accaparer une bonne partie de l'emprise de l'avenue Souigny pour amener les autobus, qui serait probablement, éventuellement, un SLR présenté par mes collègues d'avant qui viendrait au centre-ville.

1715

1720 Ceci étant dit, je vais m'attaquer à la problématique de transport de marchandises. Si on regarde dans l'ouest de l'île de Montréal, les parcs industriels, ils sont très bien desservis par des échangeurs qui permettent l'accès très facile aux différents endroits des parcs industriels. Il y a à peu près une dizaine d'échangeurs qui permettent l'accès du camionnage dans différents parcs industriels dans l'ouest de l'île de Montréal, autour du corridor de la 13, je parle, à l'ouest, autour du corridor de la 13 et le corridor de l'autoroute Transcanadienne, l'autoroute 40.

1725 Mais dans l'est de l'île de Montréal, quand j'avais posé la question devant la commission: *Comment est-ce qu'on accède à l'est de l'île de Montréal+, il semblait être concentré, si on parle à l'est de la 25, vraiment la grosse concentration, c'était le nouvel échangeur Bourget-Forget. Alors, Bourget-Forget qui est l'échangeur qui est là, qui est supposé faire partie d'un projet de nouveau boulevard urbain nord-sud pour desservir la zone industrielle.

1730 Nous, on prévoit que si l'échangeur Souigny, qui est la grosse tache noire en bas, peut être reconfiguré en prenant en considération que l'avenue Souigny n'est plus une autoroute mais une artère urbaine, ça pourrait permettre des échangeurs qui permettraient l'accès vers l'est de l'île de Montréal via la rue Sherbrooke Est et via la rue Notre-Dame, ainsi que l'accès au parc industriel près du port, l'entrée du port et l'avenue Notre-Dame, chose qui n'existe pas aujourd'hui, si on considère maintenant que l'accès amène seulement au parc industriel de l'Assomption.

1740 Ceci étant dit, bon, c'est un beau... peut-être c'est un voeu pieux, peut-être ça peut se faire, mais regardons un peu de plus près comment le projet a été vu par l'AMT, la Ville de Montréal. La ligne bleue que vous voyez là, c'est la voie réservée pour le Via-bus et l'éventuel LSR, qui prend un viaduc autoroutier et le convertit en emprise en site propre pour les SLR et les Via-bus, dépendant lequel va venir en premier.

1745 Alors, nous, on dit que si la bretelle que vous voyez en mauve sur la carte soit déplacée vers le sud, du nord au sud, déplacement d'une bretelle, et accommoder quelques tourne-bridés autour de la rue Tessier, qui est la rue en bas, alors permettant ceci, modifier l'échangeur de ça à ça, pourrait permettre effectivement que toutes les fonctions majeures sur l'autoroute 25 se fassent à droite pour prioriser, pour enfin permettre la reconfiguration de l'échangeur Souigny de façon que, toutes les fonctions se faisant à droite, pourrait éliminer l'utilisation des voies de service, tel Curateau, pour faire les fonctions de lien entre les artères et les autoroutes.

1755 Ceci étant dit, ceci permettrait à la rue Sherbrooke, où les raccordements se font sur la rue Curateau maintenant, la ligne bleue à droite ici, qui est une rue résidentielle qui est fortement lésée par cette configuration-là, si on prend la configuration à droite avec une bretelle directe de l'autoroute 25 à la rue Sherbrooke permettrait d'éliminer la circulation sur la rue Curateau et construire une véritable barrière acoustique entre les deux pour ne pas qu'il y ait de circulation de... parce que le camionnage est interdit, mais maintenant le camionnage ne peut pas sortir de l'autoroute pour aller vers la rue Sherbrooke Ouest. Tandis qu'avec la nouvelle configuration, on pourrait le faire.

1760

1765 Ceci étant dit, au niveau de la rue Notre-Dame en bas, en reconfigurant la façon à droite, ça permettrait un accès direct au Port de Montréal, en passant par le tourne-bride en haut de l'image, en sortant de l'autoroute, prendre une tourne-bride que je vous ai illustrée tout à l'heure et avoir un accès direct dans le port. Ainsi que dans la direction sud, ça permettrait, la direction sud permettrait un accès direct de l'autoroute 25 vers le port et le nouveau parc industriel qui se trouve à proximité de l'autoroute 25.

1770 Ceci étant dit, en regardant le plan de camionnage maintenant, voici la configuration que toutes les bretelles vont vers l'ouest. Tandis que dans la configuration proposée, on permet l'accès du camionnage vers l'est au niveau de la rue Notre-Dame, au niveau de la rue Sherbrooke et directement dans le port. Et donc, la question du boulevard, le boulevard Forget qui est dans le Plan d'urbanisme, il serait fait éventuellement – mais à cause de la défusion, peut-être que ça va prendre un peu plus de temps à le faire que prévu – mais au moins, ça libère un peu plus
1775 l'accessibilité du camionnage vers les zones industrielles de l'est de l'île de Montréal.

Alors, ceci étant dit, c'est notre recommandation de revoir, en continuité à ce que l'AMT et la Ville de Montréal ont fait autour de l'échangeur Souigny, d'améliorer la situation pour permettre un meilleur accès des industries vers l'est de l'île de Montréal.

1780 Dernier point au chapitre 5. Je vais prendre une minute là-dessus. C'est qu'il y a la question des produits pétrochimiques qui viennent de l'est de l'île de Montréal, qui doivent maintenant traverser toute l'île. Le camionnage, qui part des raffineries de Montréal-Est, doit emprunter les rues Montréal-Est pour se rendre au pont Jacques-Cartier, pour aller vers la Rive-Sud via le pont Jacques-Cartier. Donc, on parle de 1 500 camions.
1785

Il y a un réseau d'oléoduc qui va des raffineries de l'est de la Ville de Montréal qui pourrait être réactivé pour aller à un point de distribution en Montérégie, pour permettre une distribution directe des produits pétrochimiques, pour éviter que le camionnage parte des raffineries, passe dans la zone urbanisée de Montréal, et de Longueuil en passant, pour atteindre les marchés de la Rive-Sud.
1790

Alors, ceci conclut ma présentation.

1795 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci beaucoup, monsieur Brisset. Sur le premier élément de la proposition, vous avez évoqué comme résultat souhaité du réaménagement un meilleur accès au parc industriel. En quoi est-il meilleur que les accès actuels?
1800

M. PIERRE BRISSET :

1805 Parce que présentement, les accès au parc industriel doivent se faire via Souigny pour aller directement à l'Assomption, au parc de l'Assomption. Il n'y a pas de sortie, en sortant du tunnel ou de l'autoroute 25, il n'y a pas de sortie directe pour les parcs industriels dans le secteur ici. Il faut se rendre à l'Assomption et après revenir sur ses pas.

1810 Tandis qu'en reconfigurant Souigny, bien, il peut permettre une sortie directe au parc industriel, qui se trouve à l'abord de l'autoroute 25, telle l'installation de la SAQ sur de Futailles, ainsi que tous les commerces au long de la rue Sherbrooke allant vers l'est, chose qui n'existe pas aujourd'hui avec la configuration des bretelles vers l'ouest dans le réseau d'autoroutes aujourd'hui. Et ceci pourrait être fait parce que, maintenant, on considère que Souigny n'est plus une autoroute mais une artère.

1815 Donc, toute l'approche de la configuration des bretelles sur l'autoroute 25 se fait style artère à autoroute plutôt que l'ancien concept qui était autoroute-autoroute. Ça, c'est un schéma autoroute-autoroute. Tandis que nous, on préconise plus un réseau de raccordement, artère ou autoroute, pour permettre que toutes les fonctions se fassent à droite plutôt que d'avoir des sorties à gauche, etc. Et c'est un peu dans ce sens-là, de permettre la facilité, l'accessibilité pour les industries à proximité.

1820

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

1825 Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1830 Hier, un intervenant en transport – j'ai oublié le sigle – est venu. Il nous a dit que les besoins de transport de camions augmenteraient de 10 % par année pendant dix ans. Est-ce que vos calculs prévoient une accentuation de l'achalandage?

M. PIERRE BRISSET :

1835 Oui. De la façon que j'ai augmenté les nombres d'accès, j'ai augmenté de 1 à 3. Si on regarde le schéma de camionnage – ça, c'est l'extrait du plan de camionnage – les camions sont restreints à passer sur la rue Notre-Dame et Sherbrooke. Donc, en améliorant les accès, on accentue les possibilités d'accès par rapport à ce qui est là, ce qui est proposé maintenant, qui est ça, on accentue les possibilités d'accès pour les zones industrielles pour l'augmentation du camionnage.

1840

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Merci.

1845

LE PRÉSIDENT :

Madame Chauvin.

1850

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Il y a des intervenants qui nous ont mentionné le fait que le plan de camionnage forçait la circulation de camion à l'est sur la rue Notre-Dame, du pont Honoré-Mercier. Pouvez-vous me resituer cette problématique?

1855

M. PIERRE BRISSET :

D'accord, je vais vous resituer la problématique.

1860

LE PRÉSIDENT :

Quand vous parlez du pont Mercier, vous voulez dire Louis-Hippolyte-Lafontaine?

1865

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Oui.

1870

M. PIERRE BRISSET :

C'est que tout le camionnage à l'est doit se rendre jusqu'à la rue Dickson, ici, pour monter Dickson, pour emprunter la rue Souigny et revenir sur l'autoroute.

1875

Tandis qu'avec la reconfiguration de l'échangeur Souigny, on peut permettre des accès directs sur l'autoroute 25, qui est vraiment le corridor nord-sud de camionnage, considérant que c'est l'entrée de Montréal la plus achalandée au niveau du camionnage provient du tunnel. On parle de 16 000 ou 17 000 véhicules par jour, qui est en deçà de celui du pont Champlain qui est à 12 000 aujourd'hui.

1880

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Mais il me semblait que les résidants se plaignaient du plan de camionnage à l'est du pont-tunnel.

1885

M. PIERRE BRISSET :

Oui. Alors, je sais qu'on cherche à enlever ou diminuer l'achalandage sur Notre-Dame et tout concentrer sur la rue Sherbrooke. Mais il faut comprendre qu'on ne peut pas tout couper les accès des rues vers les autoroutes. La rue Sherbrooke, c'est la route nationale, elle porte un

1890 numéro national, et celle-là se doit d'avoir un accès dans toutes les directions sur l'autoroute 25, chose qu'elle n'a pas aujourd'hui à cause de la présence de l'échangeur Souigny, la façon qu'elle est configurée maintenant.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1895 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1900 Une dernière question, monsieur Brisset. Ce que vous proposez, en fait, d'après ce que vous nous montrez, met d'abord et avant tout en cause le ministère des Transports. Est-ce que ces propositions-là ont été présentées au ministère? Et si oui, quelle réponse avez-vous reçue?

M. PIERRE BRISSET :

1905 Oui. J'ai fait des démarches. J'ai fait une présentation semblable devant le ministère des Transports, mais leur réaction maintient toujours qu'ils rêvent toujours que Souigny devienne une autoroute. Pour eux, Souigny est toujours autoroute. En tout cas, les...

1910 Puis quand je leur ai mentionné que lors d'une consultation publique, enfin, décembre 2002, ça nous a été dit que l'avenue Souigny a été déclassée d'autoroute à artère 50 000 véhicules et pour permettre de réserver l'emprise en site propre pour le réseau de SLR-Via-bus que je vous ai illustré tout à l'heure.

1915 Alors, là, parce que présentement l'échangeur Souigny a été conçu comme un échangeur autoroute-autoroute, tout comme celle en haut ici, Métropolitain et à Ville d'Anjou, l'échangeur Souigny est de même calibre, gabarit d'échangeur autoroutier. Mais si on parle de convertir l'avenue Souigny en artère, ça, ça veut dire qu'on peut se permettre de modifier l'échangeur de façon que ça soit plus un accès artériel sur une autoroute plutôt qu'un échangeur autoroute-autoroute.

1920 J'ai fait la présentation, pour répondre à la question de monsieur le président, j'ai fait la présentation devant le ministère avec monsieur Côté. L'entrevue a duré au-delà d'une heure, une heure et demie. On a présenté tout ça. Mais la réaction, c'est qu'il faut avoir une pression de la Ville de Montréal pour que ce genre de chose se fasse.

1925

LE PRÉSIDENT :

Oui, monsieur Côté.

1930 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Oui. En tant que tel, c'est qu'en considérant que Souigny est à 50 000 véhicules, c'est l'entente MTQ-Ville sur le boulevard Notre-Dame. Donc, nous, on a pris que c'était la position officielle de Montréal que Notre-Dame serait un boulevard urbain. Donc, on n'irait jamais en

1935 augmentant jusqu'à une capacité autoroutière de...

M. PIERRE BRISSET :

200 000.

1940

M. PHILIPPE CÔTÉ :

... de 200 000 véhicules. Parce que Souigny a été pensée, dans les années 60, pour accueillir 200 000 véhicules. C'est l'autoroute de la Montérégie et du pont de la 25 qui va vers le centre-ville de Montréal à travers l'est. Et cette autoroute-là n'a jamais été prévue, c'est une

1945

autoroute d'étalement urbain, elle n'a jamais été prévue pour le développement économique de l'est de Montréal, et elle n'a jamais été prévue pour satisfaire les besoins des Montréalais. Et cette entente-là pour un boulevard urbain, ça veut dire que c'est un réseau artériel.

Donc, à ce moment-là, et c'est ça que nous recherchons ici, c'est de faire que l'est arrête d'être une barboteuse à camions. Soyons simples. Et c'est pour ça qu'il y a un grand problème actuellement. Parce que nous devons revoir, après 40 ans, puis je pense toutes les luttes populaires qui ont été faites, puis aussi une nouvelle conception d'aménagement durable, nous devons revoir, et c'est le noeud qui est là. Et à ce moment-là, ça implique aussi des stratégies de

1950

1955

reconversion des parcs industriels.

Car quand ça a été pensé le parc Dickson, c'était une aciérie qui était là. Et la Vickers était au sud et elle faisait des réacteurs nucléaires. Donc, à ce moment-là, on n'a plus d'industrie lourde. Et c'est là que nous considérons que l'axe de la 25, à ce moment-là, désigne un axe des quartiers centraux de Montréal. Et il faut à ce moment-là pouvoir rabattre le camionnage, la barboteuse de l'est, sur l'axe nord-sud réel. Et le projet de la Ville de développer le boulevard Forget, on pourrait dire est un simulacre d'axe nord-sud.

1960

LE PRÉSIDENT :

1965

Très bien. Merci beaucoup, messieurs.

J'appelle maintenant l'Association pour la protection du Bois Angell, monsieur Stephen Lloyd. Bonjour, monsieur Lloyd.

1970

M. STEPHEN LLOYD :

Bonjour.

1975

LE PRÉSIDENT :

J'aimerais que vous nous présentiez la personne qui vous accompagne.

1980

M. STEPHEN LLOYD :

D'accord. Je vous présente David Pollock, qui est également membre du conseil d'administration de l'Association pour la protection du Bois Angell.

1985

LE PRÉSIDENT :

Merci. Vous avez déjà soumis donc un mémoire, dont la commission a pris connaissance. Je vous invite à nous en présenter l'essentiel pour qu'on puisse vous poser des questions.

1990

M. STEPHEN LLOYD :

D'accord, certainement.

1995

LE PRÉSIDENT :

Vous pouvez le faire en anglais, bien sûr, si vous êtes plus à l'aise.

2000

M. STEPHEN LLOYD :

Je vais aller *back and forth*, si cela vous convient.

2005

Oui, j'ai pris pour acquis que vous avez jeté un coup d'oeil sur notre mémoire. Et on a l'intention, aujourd'hui, d'essayer de capturer votre imagination sur deux points essentiels. L'un, c'est la problématique de l'écoterritoire ou secteur Rivière-à-l'Orme, et l'autre, c'est la problématique sur comment intégrer les fameux écoterritoires avec le Plan d'urbanisme.

Et on a l'intention vraiment de rester en dedans de notre dix minutes également.

2010

Alors, on vous propose d'abord de s'éloigner un peu des plans et des schémas, et de regarder une belle photo.

2015

LE PRÉSIDENT :

Si vous avez des explications à donner de la photo, vous aurez à prendre le micro, s'il vous plaît.

M. STEPHEN LLOYD :

2020 Alors, je vous présente d'une façon très visuelle des arbres. Dans le coin à droite, c'est notre fameux Bois Angell qui est situé entre l'autoroute 20 et l'autoroute 40 dans l'arrondissement de Beaconsfield-Baie d'Urfé. C'est, selon nos calculs, à peu près 250 acres. Il est situé, même si c'est coupé par l'autoroute 40, il est directement en ligne avec d'autres écoterritoires, d'autres beaux parcs.

2025 Vous voyez à gauche le parc-nature de... comment ça s'appelle?

LE PRÉSIDENT :

2030 Le cap Saint-Jacques.

M. STEPHEN LLOYD :

Le cap Saint-Jacques, c'est le cap à droite.

2035 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Ce n'est pas le parc agricole du Bois de la Roche?

M. STEPHEN LLOYD :

2040 Oui, c'est ça, parc agricole du Bois de la Roche à gauche. Et tout à fait au centre, c'est le parc naturel l'Anse-à-l'Orme.

LE PRÉSIDENT :

2045 Quelle est l'artère qui traverse en diagonale?

M. STEPHEN LLOYD :

2050 Ça, c'est le chemin l'Anse-à-l'Orme qui, je crois, fait partie d'autres discussions au niveau du plan. Parce que le chemin Morgan est changé pour traverser ce beau boisé également. Mais ça, c'est...

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2055 Est-ce qu'on voit le chemin Morgan?

M. STEPHEN LLOYD :

2060 Non, non, non. Alors, voici notre belle image.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

2065

M. STEPHEN LLOYD :

Et voici ce qui passionne nos 500 membres et les gens de Beaconsfield. Et voici pourquoi monsieur Pollock et moi avons coupé nos après-midi au travail pour venir vous parler.

2070

Pourquoi est-ce que ce bois passionne les gens de Beaconsfield, les gens de la banlieue ouest? C'est surtout parce que la Ville de Beaconsfield n'est plus une jeune banlieue en croissance. C'est une ville mature qui, depuis 25 ans, a une population stable, a un niveau de taxes stable et un niveau de services stable. Il y a une bibliothèque et un centre récréatif, et ils sont pleins ces services. Les stationnements sont pleins. Le samedi matin, les services sont au maximum.

2075

Et en plein coin gauche, au nord de cette communauté, on a le Bois Angell, qui est actuellement utilisé à titre de fait un parc régional. Et pour témoigner ou faire preuve de ce fait, je vais donner...

2080

LE PRÉSIDENT :

Je vous demanderais de donner au moins un exemplaire à madame Bertrand.

2085

M. STEPHEN LLOYD :

Il n'y a rien de nouveau dans ce que je vous ai donné, mais c'est simplement pour montrer la place que joue ce bois dans le coeur des gens du quartier.

2090

Je vous montre l'onglet 2, notre plan d'urbanisme local, qui est une carte des sentiers qui ont été coupés dans le bois par les bénévoles qui l'entretiennent. Il y a tout un réseau de gens qui utilisent ce bois. Je n'insisterai pas trop là-dessus, parce que ça fait déjà le sujet d'une autre soumission devant votre Office pour la consultation sur...

2095

LE PRÉSIDENT :

Les milieux naturels.

2100

M. STEPHEN LLOYD :

Exactement. Et j'ai inclus pour votre *belt and braces* une copie de notre mémoire là-dessus dans ce petit livret également.

2105 Mais nos politiciens élus ont pris acte de l'appui communautaire, et la position officielle de notre arrondissement est qu'on devrait préserver ce boisé en autant que possible. Je vous ai donné à l'onglet 1 un extrait de notre journal officiel de l'arrondissement qui parle justement du Bois Angell et comment il faut le préserver.

2110 Je prends ça pour acquis que les gens veulent le préserver. Ça a été le sujet d'une consultation locale pour le Plan d'urbanisme, et je ne crois pas que les résultats de ces consultations ont été rendus publics, mais si on pouvait les avoir, je présume qu'ils démontreraient que les vœux locaux sont de garder le Bois Angell préservé.

2115 Donc, ça a été à notre grande surprise de voir dans le Plan d'urbanisme que, entre la moitié et le deux tiers du Bois Angell est marqué à être développé, à être transformé et que c'est indiqué comme lieu résidentiel. On comprend, et c'est un fait que le zonage qui est en vigueur actuellement pour ces territoires, c'est résidentiel et industriel. C'est la vérité. L'arrondissement n'est pas en mesure de changer ça sans exproprier de fait les propriétaires de ces terrains. Mais
2120 des procédures sont en place et elles sont décrites en plus de détail dans notre mémoire qui a été présenté pour la Politique sur les milieux naturels.

Des négociations sont en cours même avec la Ville de Montréal, des négociations privées avec la Ville de Montréal pour préserver ces bois et pour trouver un prix d'achat équitable et puis
2125 pour les préserver. Alors, le fait pour le plan d'indiquer que ces terrains sont à transformer et à construire, il va sans dire que ça n'aide pas nos efforts pour négocier l'achat de ces terrains afin de les préserver.

Et notre point un peu plus juridique, c'est que vu qu'ils sont déjà zonés résidentiels, le fait
2130 que le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal réitère qu'ils sont résidentiels ou à développer n'ajoute rien au statut juridique de ces terrains.

Alors, ce que nous proposons *bottom-line*, c'est que, et ça revient à notre deuxième point, que le Bois Angell comme tel ne soit plus indiqué comme une zone à développer ou à transformer, mais que ce soit indiqué purement à titre d'écoterritoire. Et on a les données. Ça fait
2135 partie du plan, les écoterritoires. Le Bois Angell tombe carrément dans un écoterritoire, le tout tel que décrit par nous est un écoterritoire.

Alors, on propose simplement que sur le schéma qui démontre les affectations du sol,
2140 une nouvelle catégorie soit créée qui serait simplement écoterritoire.

LE PRÉSIDENT :

2145 C'est l'essentiel de votre recommandation?

M. STEPHEN LLOYD :

2150 Oui. Et le deuxième point, c'est simplement de partir du spécifique, d'aller au plus général de notre présentation, c'est que tout ce beau travail a été fait pour identifier les écoterritoires. Pourquoi ne pas les intégrer dans le Plan d'urbanisme plutôt que d'arrimer, et de faire le même exercice pour les autres écoterritoires et les indiquer sur le Plan d'urbanisme à titre d'écoterritoires plutôt que de places à être transformées ou construites.

LE PRÉSIDENT :

2155 Ça fait le tour?

M. STEPHEN LLOYD :

2160 Ça fait le tour.

LE PRÉSIDENT :

2165 Très bien. Le fait que les écoterritoires puissent faire place à du développement résidentiel ou autre, vous en êtes conscient et vous acceptez que ça puisse être envisagé dans le cadre d'un écoterritoire?

M. STEPHEN LLOYD :

2170 Oui. Je suis conscient des limites des pouvoirs des municipalités et les limites économiques. On ne peut pas *with a stroke of a pen* désigner un territoire écoterritoire et l'enlever du développement sans compenser les propriétaires.

LE PRÉSIDENT :

2175 Ce n'est pas juste ça, monsieur Lloyd. C'est que le concept d'écoterritoire dans la politique ne conduit pas seulement à reconnaître un territoire, mais prévoit aussi un partenariat où à la fois les objectifs de conservation et de préservation sont atteints mais aussi où peuvent être accommodés les intérêts des propriétaires immobiliers, dont certains veulent faire du développement.

2180

Est-ce que cet aspect-là, vous en êtes conscients?

M. STEPHEN LLOYD :

2185 Oui. Et on a élaboré là-dessus dans notre mémoire sur cette politique. On trouve que c'est un peu schizophrène qu'est-ce qu'ils sont en train de faire avec les écoterritoires. Ils identifient des zones, mais ça n'a aucun mordant, c'est simplement identifier pour le fait d'identifier.

2190

Pour nous – et le français, ce n'est pas ma langue maternelle – mais l'expression *mettre en valeur+ est une expression difficilement conciliable avec un objectif à atteindre. Lequel prime sur lequel? Est-ce qu'on peut dire qu'on développe un écoterritoire au complet en laissant une couple d'arbres? Est-ce que ça veut dire mettre en valeur la nature? C'est très, très vague.

2195

Alors, on propose dans notre mémoire certains mécanismes concrets afin de graduellement respecter les vœux de la population et les intentions de la politique, afin d'une façon concrète protéger ces espaces et milieux naturels.

2200

LE PRÉSIDENT :

2205

Une des raisons pourquoi je vous pose la question dans ces termes-là, c'est que peut-être que le statut d'écoterritoire n'est pas celui qui rencontrerait le mieux vos objectifs. Je ne suis pas sûr de ce que je dis, mais dans la mesure où le Plan d'urbanisme faisait place sur certaines planches carrément à des espaces verts, il faudrait peut-être voir si c'est davantage porteur des objectifs que vous visez. Est-ce que c'est un aspect que vous avez regardé?

M. STEPHEN LLOYD :

2210

Oui. Les écoterritoires, c'est le début d'un processus. C'est le processus d'identification. Il faut conclure ce processus en vraiment identifiant. C'est un autre point qu'on fait. Les écoterritoires sont identifiés avec des lignes pointillées. Et je comprends, et on parlait aux gens de la Ville, que le processus est en marche pour faire des vraies lignes délimitant ces écoterritoires.

2215

Mais une fois qu'on les a identifiés, qu'est-ce qu'on fait avec? Je n'ai pas la réponse magique. Ça prend de l'argent. On ne peut pas simplement enlever le terrain d'un propriétaire, on le reconnaît. Nous ne sommes pas des *tree huggers*, nous. On reconnaît le droit des propriétaires à développer le terrain. Ils paient des taxes, ils ont le droit de faire des choses avec, si c'est zoné de cette façon, à moins de négocier une entente pour l'enlever du commerce. Mais tout ce qu'on demande, c'est que la Ville ne nuise pas à ce processus.

2220

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2225

Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

2230

Est-ce qu'à long terme, vous désireriez que le Bois Angell soit entièrement protégé et ait un statut équivalent d'un parc ou de...

M. STEPHEN LLOYD :

2235 Oui. Et je pense qu'on n'est pas les seuls à avoir le rêve de voir le Bois Angell relié avec les autres parcs que vous avez vus sur la carte pour desservir les... les gens de la grande Ville de Montréal pourraient prendre le train, débarquer à la gare Beau-Repaire et sortir en sentier, se rendre jusqu'à Cap Saint-Jacques.

2240 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Mais au plan stratégique, au plan des démarches, vous commencez par demander qu'il soit reconsidéré à l'intérieur d'un écoterritoire.

2245 **M. STEPHEN LLOYD :**

Oui. Il est dans un écoterritoire. C'est de mettre un peu de mordant dans ce concept.

2250 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Bien.

LE PRÉSIDENT :

Madame Chauvin.

2255

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

J'ai remarqué que votre association, son membership est en croissance fulgurante.

2260 **M. STEPHEN LLOYD :**

Oui.

2265 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Entre le moment où vous avez déposé votre mémoire à la consultation sur la Politique de protection des milieux naturels et maintenant, elle a doublé. Je vous en félicite.

2270 **M. STEPHEN LLOYD :**

Merci.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2275 J'aimerais savoir depuis quand est-ce qu'il y a une réserve de 1 M\$ à l'arrondissement Beaconsfield pour fins de protection du Bois Angell?

M. STEPHEN LLOYD :

2280 Depuis quand?

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2285 Il semble...

M. STEPHEN LLOYD :

Ils l'ont fait juste avant les fusions. Ils l'ont mis de côté juste avant les fusions en 2001.

2290 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

2295 Qu'est-ce qui a motivé ce geste-là de la part du conseil de ville d'alors, puisque la protection du boisé devait faire l'objet de représentation citoyenne depuis longtemps? Pouvez-vous m'expliquer?

M. STEPHEN LLOYD :

2300 Je pourrais vous donner l'historique. En fait, localement, les maires ou le maire pendant longtemps du quartier, Roy Kemp, le feu Roy Kemp avait un rêve, je pense, d'y mettre 800 maisons.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2305 Maintenant, pour revenir au point de monsieur Paré, c'est que vous demandez, en fait, de préserver la vocation écoterritoire, mais d'enlever les zones qui sont identifiées comme étant à transformer. Est-ce que c'est bien ça votre recommandation par rapport au plan?

M. STEPHEN LLOYD :

2310 Notre point *bottom-line*, c'est que le territoire est déjà zoné. C'est du bon français, c'est zoné résidentiel ou industriel. Pour nous, ça n'ajoute absolument rien que ça soit indiqué sur le Plan d'urbanisme de Montréal que c'est un territoire à être transformé ou à construire. Ça n'ajoute rien au statut juridique du terrain.

2315 Mais ce que ça fait, ça nuit aux efforts privés et publics de la Ville de Montréal d'acheter de ces propriétaires ces terrains afin de les protéger.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2320 Moi, ce que j'avais compris, c'est que dans la philosophie de la politique qui veut
permettre de mettre en valeur sur le plan écologique sans empêcher tout développement, c'est
qu'au lieu que l'ensemble du Bois Angell soit zoné industriel ou résidentiel, certaines parties du
territoire étaient identifiées comme ayant un potentiel de transformation. C'était mon interprétation
de ma lecture.

2325

M. STEPHEN LLOYD :

2330 Mais on convient que ça reste zoné résidentiel et industriel, peu importe qu'est-ce qu'on
fait dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. On convient de ça. Alors, c'est mettre une
couche par-dessus la réalité.

LE PRÉSIDENT :

2335 Excusez-moi, monsieur Lloyd, mais quelle affectation à ce moment-là?

M. STEPHEN LLOYD :

Écoterritoire.

2340 **LE PRÉSIDENT :**

Ce n'est pas une affectation.

M. STEPHEN LLOYD :

2345

Pour qu'on en crée un. Alors, c'est ça qu'on propose.

LE PRÉSIDENT :

2350 C'est possible que la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* ne donne pas cette latitude-là
et qu'il faille, à tout le moins, laisser industriel et/ou résidentiel ou mixte.

M. STEPHEN LLOYD :

2355 On sait tout ce que les lois... tout change au niveau municipal. On propose. Si la Ville
veut faire quelque chose, si la Ville de Montréal ou le conseil d'agglomération veut se justifier,
veut démontrer qu'il peut faire quelque chose, voici quelque chose qui peut affecter le monde des
Montréalais. Voici une cause, les écoterritoires.

2360 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je vais reprendre la question de monsieur Paré. En fait, mettons qu'on peut créer une catégorie d'affectation qui est écoterritoire. Mais dans l'esprit de la politique, cette affectation-là permet une certaine forme de développement, tandis que l'affectation parc n'en permet pas.

2365

Et dans ce sens-là, je reconnais votre volonté qu'il y ait une meilleure définition des écoterritoires, mais la question est si on pouvait reconnaître cette vision dans une forme de développement écologique, est-ce que c'est vraiment ce que vous souhaitez pour le Bois Angell.

2370 **M. STEPHEN LLOYD :**

Peut-être vous pouvez me pointer là dans le Plan d'urbanisme ou même dans la Politique sur les milieux naturels où on parle spécifiquement de comment on traite ces... les règles juridiques ou les règles qui sont imposables contre les propriétaires sur les écoterritoires. Moi, je n'ai rien vu. À moins que c'est dans une page que j'ai manquée.

2375

Alors, ça reste vague. Tant que ça reste vague, pourquoi pas l'utiliser comme affectation de terre écoterritoire? Personne ne sait qu'est-ce que ça veut dire, mais au moins ça ne nuit pas aux efforts pour le préserver.

2380

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Je vous remercie.

2385 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, messieurs.

J'appelle maintenant le Conseil d'arrondissement d'Anjou, donc messieurs Michel Lévesque et André Christin.

2390

M. MICHEL LÉVESQUE :

Bonjour, monsieur le président.

2395

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, messieurs.

2400 **M. MICHEL LÉVESQUE :**

Madame, monsieur, membres commissaires.

2405 Alors, l'arrondissement d'Anjou nous a mandatés pour faire une représentation au niveau
du Plan d'urbanisme. En préambule, j'aimerais dire que nous avons travaillé depuis plusieurs
mois conjointement avec les différents fonctionnaires de la Ville de Montréal pour l'élaboration du
Plan d'urbanisme. On a été actifs au niveau des différents comités et que, dans l'ensemble, le
Plan d'urbanisme répond en très très grande majorité aux objectifs de l'arrondissement d'Anjou.
Par contre...

2410

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Lévesque...

2415

M. MICHEL LÉVESQUE :

Oui.

2420

LE PRÉSIDENT :

... quelle est votre fonction et quelle est celle de monsieur Christin.

M. MICHEL LÉVESQUE :

2425

Excusez. Alors, je suis chef de division urbanisme et permis de l'arrondissement.
Monsieur Christin est urbaniste conseil et il a la responsabilité, il a été mandaté pour préparer le
Plan d'urbanisme de l'arrondissement.

2430

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

M. MICHEL LÉVESQUE :

2435

Donc, dans cette démarche-là, nous aurons, vraisemblablement à l'automne, à adopter
le plan d'arrondissement, qui est comme séparé temporairement du Plan d'urbanisme et qui y
sera intégré éventuellement. Et pour éviter certaines contradictions, nous voulons ou, en fait, le
conseil d'arrondissement nous a demandé de faire des interventions sur certains points bien
particuliers.

2440

2445

Alors, essentiellement, les points majeurs que nous voulons présenter sont: le
prolongement de l'autoroute 25; le prolongement du métro; également certains ajustements au
niveau de la définition du parc industriel ou d'affaires; également le prolongement du boulevard
Rodolphe-Forget et certains ajustements au niveau des secteurs à revitaliser. Pour le reste, je
crois que ça demeure des détails très mineurs. Mais ce sont les points majeurs.

2450 Encore là, il n'y a pas nécessairement de contradiction avec le Plan d'urbanisme, mais on sent – et je vais laisser monsieur Christin élaborer davantage, mais je prends l'exemple de l'autoroute 25 – on sent dans le Plan d'urbanisme présentement que c'est très diffus et qu'il y aura des décisions importantes à prendre en fonction de ce qui est présenté. Et il est évident que nous, nous appuyons, le conseil d'arrondissement appuie le prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à Laval et voudrait que ce soit reconnu comme tel au niveau du Plan d'urbanisme.

2455 Je vais laisser monsieur Christin pour continuer les points.

M. ANDRÉ CHRISTIN :

2460 En fait, vous avez eu notre mémoire. J'imagine que vous avez eu l'occasion de le parcourir.

LE PRÉSIDENT :

Bien sûr.

2465 **M. ANDRÉ CHRISTIN :**

2470 Alors, je pense que monsieur Lévesque a bien résumé, en fait, la position. Anjou ne conteste pas certains éléments du Plan d'urbanisme, loin de là. On a travaillé avec eux depuis pratiquement deux ans, depuis le début de 2003. Mais c'est peut-être au niveau de certaines recommandations, au niveau du degré d'importance de certains éléments, c'est peut-être là-dessus qu'on voudrait peut-être un petit peu plus appuyer.

2475 Alors, si vous prenez la page 2 du mémoire, en fin de compte, on a soulevé un peu l'orientation du Plan d'urbanisme proprement dit. Peut-être le premier élément, c'est peut-être un peu aussi les pouvoirs entre l'arrondissement – on doit dire arrondissement aujourd'hui – et la ville centrale. Donc, en fonction évidemment de la loi 33, quels seraient les pouvoirs l'un versus l'autre au niveau de certains éléments.

2480 On pense particulièrement aux secteurs à revitaliser. On pense à des programmes de subvention comme, par exemple, le programme Rénovation Québec, etc. Ce n'est pas clair exactement quel est le rôle de l'arrondissement versus la ville centrale. Et ce serait intéressant peut-être dans le cadre du Plan d'urbanisme de donner des orientations proprement dites là-dessus.

2485 On profite aussi de l'occasion peut-être pour rajouter deux secteurs, qui ont peut-être été oubliés, au niveau des secteurs qui pourraient faire l'objet de programme de rénovation comme telle. Au niveau du transport en commun, bien, je pense que ce qui est bien important, c'est qu'on est tout à fait d'accord avec la poursuite évidemment du métro jusqu'à la station Bélanger et Galeries d'Anjou.

2490

2495 Par contre, ce qui serait quand même important, ce serait peut-être de ne pas identifier la station Galeries d'Anjou comme étant une station terminale, mais une station qui éventuellement pourra se poursuivre vers l'est. On ne veut pas revivre les expériences qu'on a vécues avec le ministère des Transports, où on avait une poursuite vers le nord, vers le sud, vers l'est, etc. Pour nous, c'est clair, c'est vers l'est que ça devrait se poursuivre éventuellement jusqu'à Rodolphe-Forget, évidemment pas un premier temps, mais évidemment à plus long terme, mais que les orientations soient déjà données.

2500 Ce qui serait important aussi, c'est qu'il ne faudrait pas évidemment, à partir de l'expérience de Laval, arrêter tout prolongement de métro pour les 25 ou 50 prochaines années. On vit des situations difficiles, mais il faudrait quand même penser que le métro, c'est un élément important et intéressant qu'on devrait essayer de poursuivre à court terme. Et c'est dans ce sens-là que Anjou souhaite que les interventions nécessaires à ce prolongement soient mises le plus rapidement possible en branle.

2505 Au niveau du réseau routier, bien, en fait, on a parlé de l'autoroute 25 et du pont vers Laval. Au niveau du Plan d'urbanisme, on a parlé de l'autoroute 25 comme étant un projet à l'étude, éventuellement, etc. Je pense que ce serait intéressant que la Ville de Montréal, dans le cadre de la préparation du Plan d'urbanisme, prenne position: est-ce qu'on est d'accord ou on n'est pas d'accord? Et est-ce qu'on est d'accord pour mettre les interventions justement pour le réaliser le plus rapidement possible? Encore une fois, c'est l'importance, le degré d'importance que l'on ne retrouve pas actuellement dans le Plan d'urbanisme.

2510 Au niveau du réseau cyclable, en fait, c'est des choses quand même assez secondaires. Au niveau du transport pour marchandises, évidemment, encore une fois, le prolongement de l'autoroute 25 est un élément important. Et on profite de l'occasion aussi pour parler peut-être un peu du boulevard Rodolphe-Forget, Bourget, qui est la dernière possibilité d'avoir un axe nord-sud évidemment dans la pointe est de Montréal. Donc, ça aussi, ça doit être un élément sur lequel on aimerait que la Ville de Montréal se positionne sur la réalisation de cet axe-là comme tel.

2520 Au niveau des secteurs d'emploi, bien, l'immense parc industriel d'Anjou, on aimerait peut-être le transformer. Ce n'est plus uniquement, en fait, un secteur industriel conventionnel, mais on parle plus peut-être d'emplois diversifiés, haute technologie. Évidemment, il y a toutes sortes de trucs commerciaux qui peuvent aussi s'installer là-dedans.

2525 Et enfin, dernier élément, au niveau des parcs et espaces verts, il y a un secteur qu'on appelle le Bois d'Anjou, qui a été acquis par la Communauté urbaine à l'époque. Ça fait pratiquement 15 ans qu'il a été acquis. Évidemment, il n'a jamais été aménagé. Il n'y a jamais eu d'argent qui a été mis dans la réalisation de ce parc-là. Même actuellement, croyez-le ou pas, il est sans accès, il est complètement enclavé. Il n'y a même pas de possibilité d'accéder à ce terrain-là.

2535 Donc, devant ces faits, Anjou, ce qu'il aimerait, ce serait que ce parc soit de connotation locale, de juridiction locale, et serait prêt déjà à amorcer un certain aménagement à très court terme.

2540 Alors, comme vous voyez, ce n'est pas vraiment des choses majeures, mais c'est plus des précisions. Et surtout, on aimerait mettre l'emphase sur certains éléments, comme on parlait tout à l'heure, de réalisation relativement plus courte.

LE PRÉSIDENT :

2545 Très bien. Je vous remercie d'avoir fait une présentation aussi succincte mais, en même temps, c'est très claire.

Évidemment, la question de l'autoroute 25, sans être nécessairement au coeur de tous les débats, a été évidemment le sujet de plusieurs interventions selon les endroits qu'on a parcourus.

2550 En termes généraux, dans les préoccupations que la commission a entendues et qui s'appuient en grande partie sur la volonté de favoriser les déplacements par transport en commun et d'accompagner cette prépondérance accordée au transport en commun de mesures propres à diminuer l'utilisation de l'automobile sur le territoire de Montréal, comment peut-on envisager le parachèvement de l'autoroute 25 à plus ou moins brève échéance, sans du même coup ouvrir la
2555 porte à la multiplication de la circulation automobile et une diminution de l'utilisation du transport en commun.

M. ANDRÉ CHRISTIN :

2560 L'objectif n'était pas nécessairement d'axer le prolongement de l'autoroute 25 en fonction de la circulation automobile et évidemment de permettre aux banlieusards d'accéder plus facilement à Montréal, mais c'est dans un but purement de développement économique et industriel.

2565 Le parc industriel d'Anjou, enfin que vous connaissez bien, à l'intersection de la 25 et de la 40, correspond actuellement à plus de 25 000 emplois. Il y a beaucoup d'entreprises. Et quand vous regardez le plan d'affectation des sols, c'est immense. C'est le parc industriel de Montréal, un des principaux de Montréal. Et enfin, les propriétaires d'entreprises et les gens de ce secteur-là ont beaucoup de récrimination actuellement au niveau du transport de marchandises. Donc,
2570 pour eux, c'est là qu'est le problème. C'est au niveau du transport de marchandises, ils n'ont pas de lien.

2575 Le Métropolitain, si vous regardez actuellement, c'est bloqué à partir pratiquement de 2 h l'après-midi. Alors, pour eux, c'est plus au niveau de la circulation de camionnage, le désengorgement de la circulation de camionnage et aussi l'axe est-ouest comme tel au niveau de la relation, par exemple, Maritimes-Ontario comme telle.

Donc, c'est plus au niveau, principalement au niveau de transport de marchandises que le pont de la 25 est important pour l'arrondissement d'Anjou.

2580

LE PRÉSIDENT :

L'autoroute 25 n'est certainement pas importante pour les liaisons est-ouest.

2585

M. ANDRÉ CHRISTIN :

Oui, parce qu'il permet de raccorder avec l'autoroute Laval. Dans le fond, l'objectif, c'est de raccorder la Transcanadienne, le pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine et l'autoroute 440, qui est ni plus ni moins qu'un parallèle à l'autoroute métropolitaine, tout comme la 30 sur la Rive-Sud.

2590

LE PRÉSIDENT :

Sur le prolongement du métro, pourquoi Anjou privilégierait-elle davantage un prolongement éventuel, s'il devait être considéré, vers l'est plutôt que vers le nord?

2595

M. ANDRÉ CHRISTIN :

Pour desservir principalement le bassin résidentiel situé à l'est, et ce qui permettrait aussi éventuellement, peut-être à l'intersection de Rodolphe-Forget et cet éventuel prolongement, d'avoir peut-être une vraie station terminale à ce moment-là avec les quais autobus, etc., etc. Donc, c'est un peu dans ce sens-là.

2600

Alors que du côté nord, pour Anjou, c'est une zone relativement industrielle très peu dense comme telle. Et avant d'atteindre Rivière-des-Prairies, évidemment, on est quand même pas mal loin. Donc, on aimerait que le prolongement se fasse principalement vers l'est. Et le gros secteur de développement d'Anjou évidemment, est situé dans le quadrant sud-est, donc le Vieux-Anjou, ce qu'on appelle le Vieux-Anjou qui quand même pourrait éventuellement être desservi par une station ou deux stations, soit Roi-René ou soit Rodolphe-Forget comme on parlait tout à l'heure.

2605

2610

LE PRÉSIDENT :

Quant à moi, ma dernière question, quand vous parlez du Bois d'Anjou et que vous demandez qu'il soit sous juridiction locale, donc qu'il puisse relever de l'arrondissement?

2615

M. ANDRÉ CHRISTIN :

C'est exact.

2620

LE PRÉSIDENT :

Et pour être utilisé à quelles fins?

M. ANDRÉ CHRISTIN :

2625

Pour des fins récréatives.

LE PRÉSIDENT :

2630

Donc, il n'y a pas de projet de l'utiliser, en totalité ou partiellement, pour des fins de développement.

M. ANDRÉ CHRISTIN :

2635

Non, pas du tout, pas du tout. Il est contigu à un golf, de toute façon. Évidemment, c'est un milieu qui est très austère. C'est un milieu industriel, encore une fois, c'est le site de l'ancienne raffinerie. Et l'objectif est de ne pas faire de développement du tout dans ce secteur-là, ce serait simplement contigu au golf, et en faire un espace vert récréatif pour la population.

2640

LE PRÉSIDENT :

Et accessible.

M. ANDRÉ CHRISTIN :

2645

Accessible. Comme je disais tout à l'heure, ce n'est pas tellement qu'on est contre les principes, on est d'accord avec les principes de la Ville de Montréal dans le cadre de la préparation du Plan d'urbanisme et de la CUM à l'époque. C'est le phasage de réalisation.

2650

On a là une activité, un terrain, un beau potentiel qui a été carrément abandonné depuis 15 ans. Il n'y a même pas de nettoyage de bois. Il n'y a même pas d'entretien sylvicole qui est effectué actuellement. Et on trouve dommage de laisser ça là, alors qu'on pourrait, au minimum, faire un minimum d'aménagement, que ce soit par d'abord un plan directeur et ensuite de ça peut-être un phasage sur une base de 5 ou 10 ans pour au moins mettre des facilités, accéder, etc.

2655

Et relié au golf, ça pourrait être intéressant. Parce que même l'hiver, on pourrait avoir des activités communes comme le ski de fond, par exemple, qui pourrait s'étendre non pas sur le terrain proprement dit de la Ville de Montréal, mais qui pourrait être étendu sur les X hectares qu'on retrouve au niveau du golf.

2660

LE PRÉSIDENT :

Très bien.
Monsieur Beauchamp.

2665

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Juste à propos de ce Bois d'Anjou, j'ai de la difficulté à le situer géographiquement d'une manière rigoureuse. Vous parlez d'un ancien terrain. Il me semble qu'il y avait de forts niveaux de contamination dans les anciens terrains de pétrolières.

2670

M. ANDRÉ CHRISTIN :

Ce qui était contaminé, c'est...

2675

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Je me rappelle d'articles, il y a 20 ans, de résurgence, par exemple, de pétrole.

2680

M. ANDRÉ CHRISTIN :

Vous ne confondez pas avec le Lac d'Anjou peut-être?

2685

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Je ne sais pas, c'est pour ça que je vous pose la question. Parce qu'il faudrait que je retourne. Quand je vois ça, je passe assez vite, voyez-vous! Et lequel est lequel, quand je les vois là...

2690

M. ANDRÉ CHRISTIN :

En fait, il y a un Bois d'Anjou. Ce qu'on appelle le Bois d'Anjou, c'est un boisé qui a été... en fait, c'est un boisé agricole à l'époque qui n'a jamais été exploité, qui n'a jamais été coupé comme tel. Il faisait partie de la raffinerie BP qui est devenue Pétro-Fina, qui est devenue Pétro-Canada par la suite. Et ce terrain-là n'a jamais été utilisé plus que ça, point. Donc, il n'y a pas eu vraiment de contamination.

2695

La contamination, c'était le site de l'ancienne raffinerie. Mais par la suite, évidemment, ça a été décontaminé. Et évidemment, on a eu un parc industriel qui s'est installé sur ces terrains-là et un golf actuellement qui a été installé il y a peut-être 7, 8 ans à peu près.

2700

Là, où on retrouverait... puis évidemment si vous parlez de la manchette dans les journaux, c'était sans doute le Lac d'Anjou, qui est un développement résidentiel qui a été créé à partir d'un lac, qui est un bassin de rétention où on a retrouvé dans ces eaux certaines matières,

2705

etc. Mais par contre depuis, moi, je dirais peut-être une dizaine d'années, Ville d'Anjou a dû investir au-delà de 20 quelques millions en décontamination, nettoyage, etc. Donc, le problème a été réglé. Et ça fait l'objet actuellement d'un plan de développement urbain, des résidences qui se sont construites depuis ce temps-là.

2710

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

C'est ma mémoire longue qui...

2715

M. ANDRÉ CHRISTIN :

Elle est très bonne, en tout cas.

2720

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Merci.

2725

M. MICHEL LÉVESQUE :

Effectivement, ça a fait la manchette à l'époque.

LE PRÉSIDENT :

Madame Chauvin.

2730

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Je vais revenir sur le Bois d'Anjou, moi aussi. Je crois que vous demandez qu'il soit cédé à Anjou.

2735

D'abord, je croyais avoir vu dans le Plan d'urbanisme qu'on avait identifié comme priorité d'aménager le parc-nature d'Anjou. Si tel était le cas, si le phasage reprenait maintenant et que les intentions se confirmaient dans un aménagement très prochain, est-ce que ça répondrait à votre préoccupation ou...

2740

M. ANDRÉ CHRISTIN :

2745

Pas vraiment, parce qu'il a été identifié au niveau de la Communauté urbaine de Montréal depuis son acquisition, et même je dirais avant l'acquisition, je dirais depuis le schéma d'aménagement de la CUM 86-87, comme étant un espace vert, etc. Puis évidemment, si vous allez là, vous n'avez même pas encore accès. On ne peut même pas accéder à ces terrains-là actuellement, ils sont enclavés de toute part.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2750

Et si c'était une délégation de gestion sans être une cession de terrain, est-ce que ça vous permettrait d'atteindre vos objectifs?

M. ANDRÉ CHRISTIN :

2755

L'objectif fondamental pour nous, c'est d'abord de faire un plan d'ensemble et de réaliser des aménagements qui donnent l'accès aux citoyens à ce terrain-là. Est-ce que ça peut être une délégation? Ça pourrait être un bail emphytéotique peut-être. La formule reste à trouver.

2760

Mais ce que Anjou aimerait, c'est au moins que ce territoire-là, qui a été payé somme toute avec les taxes de tout le monde, de toute la communauté urbaine à l'époque, soit disponible pour la population de l'est et d'Anjou. Donc, c'est ça l'objectif.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2765

Le changement d'affectation pour le secteur industriel, est-ce que ça modifie le type d'activité? Est-ce que le secteur industriel est occupé à 100 %? En passant de secteur industriel à secteur d'emploi diversifié, est-ce que ça change les catégories d'usages qui seraient autorisées?

2770

M. ANDRÉ CHRISTIN :

2775

Ce qu'on veut dire, ce n'est plus un parc industriel de style classique comme on a connu avec entreprises plutôt lourdes, etc. On a beaucoup de nouveaux types d'entreprises, de la recherche qui s'effectue là. On a des types de commerce aussi qui s'effectuent là. Donc, ce n'est plus vraiment parc industriel classique. C'est pour ça qu'on voulait l'appeler plus parc d'affaires. D'ailleurs, dans son agrandissement, on utilise plus ce vocable-là.

2780

Donc, dans le cadre du Plan d'urbanisme, évidemment, il y a déjà cette catégorie-là qui s'appelle secteur d'emplois. Et au niveau du plan des affectations, on appelle ça secteur d'emplois aussi. Donc, on voulait peut-être essayer d'avoir une certaine concordance entre ces deux types de dénomination là, si on peut dire.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2785

Et dans l'ancien Plan d'urbanisme de l'ancienne Ville d'Anjou, c'était un secteur industriel?

M. ANDRÉ CHRISTIN :

2790

Une partie industrielle.

M. MICHEL LÉVESQUE :

2795 En fait, c'est parce que le zonage est industriel et commercial en même temps. C'est un peu plus mixte. C'est difficile de faire le partage à un moment donné entre l'industriel, le parc d'affaires. Effectivement, on a de plus en plus de bureaux, par exemple, qui s'installent dans des édifices. Alors, c'est dans ce sens-là.

2800 Bon, c'est un petit contraignant la définition industrielle traditionnelle. Mais ça reste effectivement qu'il y a beaucoup d'industries. On ne veut pas remettre en cause la vocation industrielle qui existe, on veut juste l'élargir davantage.

M. ANDRÉ CHRISTIN :

2805 Même au niveau éducationnel, par exemple, on a même au niveau de l'éducation, en fait, un édifice qui appartient à la commission scolaire, qui est une école de soudure, par exemple, une école des métaux. Donc, vous voyez un peu le genre. Il n'y a pas de fabrication comme telle, mais c'est évidemment une école d'une certaine façon, mais très spécialisée, particulière, quoi.

2810

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

En ce qui concerne le secteur à revitaliser, les ajouts que vous proposez sont-ils des extensions à des secteurs à revitaliser existants? Je n'ai pas la carte.

2815

M. ANDRÉ CHRISTIN :

Vous n'avez pas la petite carte qui accompagnait le mémoire?

2820

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Je ne l'ai pas avec moi. Non, je veux dire, le mémoire, oui, mais la carte du chapitre d'arrondissement ou du document d'arrondissement dans le Plan d'urbanisme, je ne l'ai pas. Donc, je ne peux pas voir qu'est-ce qu'il y avait comme secteurs à revitaliser.

2825

M. ANDRÉ CHRISTIN :

2830 Ce n'est pas une extension de ce qui était déjà. C'est trois secteurs relativement indépendants. Et peut-être un des secteurs est contigu à un autre secteur dans l'arrondissement Saint-Léonard. Donc, c'est trois secteurs séparés et différents.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2835 Dans le mémoire que l'AMT a présenté plus tôt cet après-midi, elle souhaitait avoir des pourparlers avec la Ville sur la localisation de la station du métro d'Anjou. Êtes-vous sensibles à cette préoccupation de l'AMT?

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2840 Bien, on a été en discussion avec l'AMT, il y a deux ans, lorsqu'il s'agissait d'étudier la poursuite du métro. Mais pour eux, la priorité était, en fait, un prolongement vers le nord et non pas vers l'est. Et leur objectif était même d'avoir une station terminale au niveau de Jarry, ce à quoi Anjou s'est objectée, et là, de façon très importante. Et on ne veut absolument pas revivre ça.

2845 Actuellement, le Plan d'urbanisme donne un prolongement vers l'est avec une station temporairement terminale à Galeries d'Anjou. Et c'est pour ça qu'on insiste, nous, pour que le prolongement éventuel du métro devrait être orienté et regardé beaucoup plus vers l'est que vers le nord.

2850

M. MICHEL LÉVESQUE :

2855 Si vous me permettez d'ajouter, il y a eu beaucoup de discussions également quant à la localisation à Galeries d'Anjou-Bélanger versus Galeries d'Anjou-Jean-Talon. À l'époque, le ministère des Transports voulait la placer à Jean-Talon justement pour aller vers le nord.

2860 Or, le coeur de ce que nous, on appelle le centre-ville d'Anjou est à Bélanger. Et on a construit depuis quatre ou cinq ans au-delà de 1 000 logements près de Bélanger. Les résidants, la partie résidentielle du centre-ville est essentiellement entre Beaubien et Bélanger. Et rendu à Jean-Talon, bon, on a certains édifices à bureau, mais le besoin de desserte de la population est à Bélanger.

2865 L'autre problème qu'on a à Jean-Talon, c'est un problème de circulation routière. Dans l'éventualité où la station Galeries d'Anjou serait une station terminale, à tout le moins pour un certain temps, il y aurait donc des ramifications, des rabattements de lignes d'autobus et il n'y a pas d'espace à Jean-Talon pour recevoir ces... il y a beaucoup de lignes que la STM avait évaluées, je ne me souviens pas combien de lignes, qui se rabattraient à cette station-là. On n'a pas l'espace. Puis on sait déjà qu'à Galeries d'Anjou-Jean-Talon, c'est très problématique, il y a beaucoup de virages, c'est la bretelle d'accès à l'autoroute 40.

2870

2875 Alors, on ne veut pas avoir de station à Jean-Talon. On a demandé qu'elle soit à Bélanger. Et dans ce sens-là, le Plan d'urbanisme reflète vraiment le besoin et on est entièrement d'accord avec la localisation présentée à Galeries d'Anjou-Bélanger. On ne voudrait pas remettre ça en cause. Notre intervention, c'est tout simplement, au contraire, de le hâter.

Je vous répète, il y a au-dessus de 1 000 logements qui se sont construits au cours des dernières années. Si vous allez dans ce secteur-là, vous allez voir, les rues, ça pousse presque à chaque semaine.

2880 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je vous remercie. Ça m'a très bien située.

LE PRÉSIDENT :

2885

Bien. Merci, monsieur Lévesque, monsieur Christin.

Alors, nous allons recevoir maintenant Solidarité Mercier-Est. Bonjour, madame. Vous êtes madame Loubert?

2890

Mme NICOLE LOUBERT :

Oui, je suis madame Loubert. Je suis présidente du Collectif en environnement Mercier-Est, mais c'est à titre de représentante pour Solidarité Mercier-Est que je suis ici aujourd'hui.

2895

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Et vous avez fait parvenir un mémoire assez substantiel et assez bien structuré à la commission, qui en a pris connaissance. Alors, je vous invite à en présenter l'essentiel.

2900

Mme NICOLE LOUBERT :

En fait, ce que j'avais pensé présenter aujourd'hui, c'est plus l'annexe 2, à la fin. Parce que le mémoire, on l'avait fait dans le cadre des premiers échanges sur la consultation et donc, avec une consultation plus générale chez nous, ce qui a été assez extraordinaire.

2905

Donc, lorsque sont arrivés les enjeux panmontréalais, on a dit: *Bon, qu'est-ce qu'on fait?+ Et puis finalement, on a fait une annexe 2, qui correspond finalement aux grandes orientations, mais il y a certains éléments de la première partie qu'on pourra reprendre au besoin selon vos questions.

2910

Alors, disons qu'en gros, les orientations, le Collectif et l'ensemble de Solidarité souscrivent aux sept grandes orientations présentées dans la version préliminaire du Plan d'urbanisme. Et pour nous, ce sont des grands enjeux, c'est une analyse pertinente, puis il y a des solutions aussi intéressantes qui sont dedans.

2915

Mais il y a quand même des éléments qui nous semblent plus prioritaires et qu'on devrait peut-être commencer à travailler de façon plus urgente. Entre autres, et ça revient dans plusieurs questions aujourd'hui, la circulation automobile.

2920

Si vous regardez, je suis contente d'avoir la carte devant moi, si vous regardez notre secteur à nous, c'est entouré de la 25. Il y a, un peu plus au nord, la 40. Il y a aussi le boulevard Bourget qui pourrait continuer de... finalement, l'enclave où on serait, ça deviendrait encore plus une enclave. La 25 a complètement coupé le quartier Mercier-Est, Mercier-Ouest.

2925

Donc, c'est un enjeu avec lequel on vit continuellement et il y a énormément de voitures. On a des problèmes de santé respiratoire et c'est ciblé. Il y a une étude actuellement à la Direction de la santé régionale à ce sujet-là. Ce qui fait que tous les enjeux qu'il y a autour de notre quartier sont extrêmement importants, donc les enjeux panmontréalais très très forts.

2930

Les camions, par exemple, la croissance des camions, on en a parlé tout à l'heure. Donc, je ne reviens pas dessus.

2935

Et aussi, la place des véhicules motorisés à Montréal, donc, nous aussi, on considère qu'il devrait y avoir un transport collectif. Mais encore là, si on regarde l'AMT où elle présente son projet, ça peut couper complètement la vie du quartier nord-sud de notre quartier. Encore une autre coupure.

2940

Donc, c'est extrêmement important que s'il y a un développement de transport collectif, que ce soit un transport qui soit extrêmement léger pour la vie de notre quartier, pour l'impact sur notre quartier. En d'autres mots, que si on veut traverser pour aller à l'école l'autre côté, bien, qu'on puisse le traverser; que si, par exemple, on est à bicyclette, qu'on puisse traverser, qu'on ne soit pas obligés d'avoir des clôtures, comme actuellement il y a des clôtures pour le chemin de fer, mais qu'il n'y ait pas encore une autre infrastructure encore plus lourde pour nous empêcher de faire ce lien nord-sud. Et ça, c'est assez bien étayé, je pense, à notre mémoire.

2945

2950

Ensuite, un autre élément qui est extrêmement important, ce sont les risques industriels. Alors, on est aux côtés d'un secteur, juste à l'est de notre quartier, qui est un secteur d'industries classées lourdes. Et il y a quelque temps seulement, il y a eu une compagnie qui s'est installée là et qui est très très près de chez nous. On a toujours dit qu'elle était trop près de chez nous. Il y a plusieurs terrains qui ne sont pas encore développés.

2955

Il y a aussi, par exemple, collé pas loin de chez nous, un centre de transbordement de déchets. Alors, ce centre de transbordement là est arrivé d'un coup sec. On ne l'a pas vu venir. Il n'y a pas de pancarte en avant, faites-vous en pas, ce n'est pas annoncé. Et la porte est en arrière. Mais quand on va visiter par en arrière, on voit qu'il y a des mouettes. Et c'est collé sur le quartier résidentiel. Donc, il y a des incohérences au niveau de l'aménagement du territoire à ce niveau-là qu'il faut absolument régler.

2960

On parle d'équité de territoire au niveau des risques aussi au niveau de l'ensemble de l'île de Montréal. On parle d'indicateurs actuels de pollution ou de risques dans le milieu qui devraient être suivis avec des objectifs constants à la baisse. C'est de plus en plus parlé, de plus en plus à

la mode, je dirais, d'avoir des indicateurs de performance. Alors, pour notre quartier, ce qu'on voudrait avoir, c'est éventuellement une amélioration constante avec des indicateurs.

2965

Alors, donc, également tenir compte avec la Sécurité civile, avec en priorité des distances appropriées séparant le secteur résidentiel des industries lourdes. Et à ce niveau-là, il y a un arrimage extrêmement important qui doit se faire entre le schéma de sécurité civile dont on parle de plus en plus et qui est déjà amorcé, et qui devrait, d'ici quelques années, avoir des éléments importants qui vont influencer le plan d'aménagement.

2970

Et c'est pour ça qu'on vous dit que c'est extrêmement urgent de toucher à ce point-là, parce que nous, c'est constamment qu'on a des demandes pour des nouvelles installations. Puis là, à chaque fois, bon, on se retrouve en audience publique et ainsi de suite. Je pense qu'il y a moyen de fonctionner autrement que cette façon-là. Alors, il faut que le Plan d'aménagement du territoire soit extrêmement cohérent tant pour la sécurité civile que pour la pollution et ainsi de suite.

2975

Ensuite, on demande aussi de regarder les indicateurs de performance de l'Organisation de coopération et de développement économique. Il y a depuis quelques années des indicateurs assez bien élaborés à ce sujet-là. Et, par exemple, au niveau du Comité mixte municipal industriel de l'est de l'île de Montréal, ces indicateurs-là, on est en train de les regarder pour en choisir. Parce qu'il y en a beaucoup; donc, il faut en choisir. Mais ces indicateurs-là sont autant pour l'industrie que pour la municipalité et même pour les citoyens. Donc, il y a toute une organisation pour justement la prise en charge du territoire. C'est assez intéressant. Je vous suggère fortement de les regarder.

2980

2985

Parcs et espaces verts. Donc, on considère qu'au niveau de l'est, il n'y a pas assez de parcs et espaces verts pour la qualité de l'air qu'on a chez nous. Étant donné que c'est un milieu très industriel, c'est extrêmement important d'avoir ce filtre naturel là qu'on devrait établir de plus en plus. Et l'ancienne façon de faire au niveau industriel, c'était de mettre de l'asphalte; je pense qu'il faut aller vers une orientation complètement différente.

2990

Et pour finir, l'harmonisation et l'intégration, c'est un élément assez essentiel. C'est que, entre les arrondissements et les nouvelles villes et tout ça, il faut qu'on puisse se parler et il faut quelque part qu'on soit obligés de se parler.

2995

Donc, ce qu'on suggère, c'est une instance qui réunit les municipalités de l'île ou les interarrondissements, peu importe, qui devra exercer attentivement la fonction d'harmonisation et d'intégration. En d'autres mots, que la Ville ou l'arrondissement voisin soit obligé de savoir qu'est-ce qu'on veut, nous, et vice versa, qu'est-ce qu'ils veulent eux autres, et quelque part une espèce de médiation organisée entre les différents partenaires.

3000

LE PRÉSIDENT :

3005

Madame Loubert, sur ce dernier point que vous avez soulevé, avez-vous pris connaissance des dispositions du document complémentaire au Plan d'urbanisme?

3010 Il y en a un qui fait partie du projet de Plan d'urbanisme qui est soumis à la consultation, mais il y en a un qui avait été adopté l'automne dernier et qui prescrivait peut-être de façon limitée, mais tout de même, que certains usages, certains aménagements ne pouvaient pas se faire à la frontière d'un arrondissement sans prendre en compte les usages de l'arrondissement voisin, en particulier quand il était résidentiel.

3015 **Mme NICOLE LOUBERT :**

Ça, c'est très intéressant et on le retient très, très fort. Mais je pense qu'on peut aller encore plus loin. Parce que pour ces éléments-là, O.K., c'est une structure qui est en train de s'installer, mais même pour ce qui existe déjà, je pense qu'il faut faire attention quand même à veiller à ce que ce soit... à ce qu'on ne puisse pas s'en sortir de travailler de cette façon-là.

3020

LE PRÉSIDENT :

3025 La deuxième chose, il y a un bon nombre de points que vous soulevez dans votre mémoire, qui sont davantage de la compétence de l'arrondissement que de la ville centrale. Bien sûr, tout ça doit être harmonieux et harmonisé. Vous avez utilisé l'expression tout à l'heure.

3030 Mais est-ce que, soit à l'occasion de rencontres préparatoires aux chapitres d'arrondissement ou en d'autres occasions, vous avez communiqué à votre conseil d'arrondissement les préoccupations et les suggestions du mémoire?

3030

Mme NICOLE LOUBERT :

3035 On a rencontré des représentants de la Ville de Montréal au niveau des services, mais on n'est pas allé le présenter au niveau de l'arrondissement global encore, parce qu'il y a des consultations au niveau de l'arrondissement qui s'en viennent et c'est plutôt à ce niveau-là qu'on pensait le faire.

3035

LE PRÉSIDENT :

3040

Bon, c'est ce que j'allais vous suggérer si vous ne l'aviez pas déjà prévu. C'est excellent.

Madame Chauvin.

3045 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

J'aimerais que vous élaboriez un peu sur la notion des risques industriels. Est-ce que vous souhaiteriez qu'ils soient inclus dans le Plan d'urbanisme?

3050 J'essaie de bien comprendre en termes fonctionnels. Parce qu'il existe quand même - là, les mots m'échappent - mais il y a un schéma de couverture de risques, il y a un plan de mesures d'urgence ou un plan d'urgence. Au niveau de la sécurité civile, il y a certaines responsabilités au niveau de la Ville et de la Communauté métropolitaine.

3055 Qu'est-ce qui, selon vous, devrait... et comme de la compétence du Plan d'urbanisme, qu'est-ce que vous aimeriez y avoir en termes de...

Mme NICOLE LOUBERT :

3060 Par exemple, plus jamais d'avoir une usine du type Interquisa qui vient s'installer à deux pas de chez nous et qui éventuellement on va se retrouver avec une obligation de... l'usine est obligée de nous avertir en cas de danger. Donc, éventuellement... et là, je trouve ça délicat d'en parler maintenant, normalement on attend pour parler de ces choses-là que ce soit officialisé par le CMMI, mais je pense qu'à l'instance qui est ici, je peux le faire. Éventuellement, bien, il va
3065 peut-être avoir une sirène d'installée chez nous.

Alors, donc, ils sont trop près de chez nous. Ça ne devrait pas. Ça devrait être industriel. Et le risque industriel, veux, veux pas, il faut le gérer. Puis je ne pense pas qu'ils le gèrent mal là. Mais sauf que quand tu gères ça, il peut toujours avoir un accident, et cet accident, s'il arrive,
3070 il est beaucoup trop près des résidences.

Sans compter les nuisances, parce qu'il y a des nuisances. Ils ont beau faire attention, bien, je veux dire, il y a le démarrage et tout ça, et puis il y a des nuisances. Il va toujours en avoir des nuisances, et ces nuisances-là devraient être dans un parc industriel et par collées chez
3075 nous.

Donc, il y a une zone qui devrait être réorientée autrement par rapport à la proximité de résidences, voir peut-être, éventuellement – et ça, c'est des discussions qu'on a souvent chez nous – voir, éventuellement, tout l'ensemble de ce secteur-là. Est-ce qu'il ne devrait pas avoir
3080 une transition au niveau zonage industriel lourd vers quelque chose de plus réaliste sur une île comme on est.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

3085 Vous m'amenez au niveau des contraintes liées au niveau, mettons, de nuisances. Est-ce que vous aimeriez voir dans le Plan d'urbanisme des éléments qui ont trait à l'organisation des mesures d'urgence comme telles.

Mme NICOLE LOUBERT :

3090

Oui. Mais je pense que c'est déjà en partie en marche, mais c'est tout à stabiliser et à être beaucoup plus précisé. Oui, absolument. Mais je ne suis pas certaine de bien saisir votre question.

3095

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

C'est parce que les risques industriels ou les risques technologiques, il en a été question ce matin aussi, puis j'essaie de voir quelle est votre préoccupation. Parce qu'il y a comme plusieurs niveaux, plusieurs compétences. Pour les grandes industries, il y a au CMMI sûrement que vous faites affaire avec chacune des industries. Donc, il y a plusieurs structures.

3100

Puis au niveau du Plan d'urbanisme, donc l'aménagement du territoire et de la façon dont c'est inscrit dans le plan, j'essayais juste de comprendre qu'est-ce qui est important pour vous qui soit reconnu à l'échelle panmontréalaise pour l'est de la ville.

3105

Mme NICOLE LOUBERT :

Surtout au niveau des schémas de risques, tu ne mets pas des industries qui peuvent avoir une interaction à effet domino, par exemple, ensemble. Il faut aussi que les discussions qu'on a au CMMI, qu'elles soient appuyées légalement soit dans des schémas, soit dans les plans d'urbanisme, soit au niveau réglementaire, de façon à ce que...

3110

Le CMMI, c'est bien beau, mais c'est de façon volontaire tout ça, là. Et à un moment donné, il y a beaucoup de travail qui se fait là et ça avance bien, sauf que s'il n'y a pas l'appui du niveau légal, il y a des choses qui ne se feront pas, parce que les industries n'ont pas nécessairement envie d'aller jusque là.

3115

Donc, il faut qu'au niveau du Plan d'urbanisme, ce soit très, très clair qu'on ne peut pas ajouter... jusqu'où on va au niveau du risque qu'on peut ajouter dans un endroit? Et ça, c'est extrêmement important au niveau du Plan d'urbanisme d'avoir ce volet-là.

3120

Donc, quel est le degré de risque qu'on accepte dans un milieu? Combien on peut en rajouter? De quelle façon ça se rajoute? Parce que toujours les industries, quand il y a une nouvelle industrie qui s'en vient, elle est prise à la pièce, elle n'est jamais prise dans l'ensemble du territoire. Et à chaque fois, il faut recommencer.

3125

Je ne sais pas si vous savez, une audience publique, c'est quelque chose quand on veut convaincre qu'une industrie... je veux dire, juste son étude de localisation, ses facteurs de localisation, pourquoi ils s'installent là, il faut être drôlement fort comme citoyen pour réussir à combattre ça.

3130

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Je vous remercie, madame.

3135

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Beauchamp.

3140

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Je voudrais juste prolonger dans ce que vous dites. Parce que regardez l'intervenant qui vous a précédé, il nous a dit: *La définition d'une zone industrielle, c'est trop strict, et il faut plus parler de zone d'affaires+, etc. Et il a donné comme exemple une école technique. Alors, vous voyez les tensions.

3145

Puis un autre intervenant, ce matin, est venu et lui nous a dit un peu ce que vous nous dites: *Quand il y a une chose dure au plan industriel, il faut faire une espèce de zone tampon entre le résidentiel et l'industriel pour qu'il y ait des transitions.+

3150

Vous voyez la complicité des attentes des uns et des autres. Ceux qui ont vraiment de l'industriel, du zonage industriel, ils demandent qu'on allège les interventions pour avoir une mixité d'interventions en disant: *Bien, dans notre zone industrielle, il y a aussi des édifices à bureau, puis il y a aussi une école+, etc. Alors, c'est fort complexe.

3155

Mme NICOLE LOUBERT :

Il faut que ce soit clair la marge et la souplesse qu'on peut avoir à l'intérieur d'un plan. Mais quand on parle d'industries à risque, je pense que là on ne parle plus de la même chose. Je pense que c'est à un autre niveau.

3160

Quand on parle de zone tampon, ça aussi, ça peut revêtir beaucoup de formes. Et si une zone tampon, c'est de mettre une butte et de mettre une industrie lourde l'autre côté, moi, je ne marche plus là. Ça ne fonctionne pas. Ce n'est pas ça. Et c'est ça un plan d'aménagement qui se tient. Encore une fois, une zone tampon, est-ce que c'est une zone tampon si tu mets semi-industriel? Et là, on va toujours avoir à jouer. Bien, c'est où la part?

3165

Parce que ça fonctionne comme ça. L'industrie est là, la résidence est là. Puis là, c'est toujours qui va tasser l'autre. Bon, généralement, ça tasse vers le résidentiel.

3170

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Oui, avec la notion d'emprise au plan juridique qui...

3175 **Mme NICOLE LOUBERT :**

Exactement. Donc, je pense que si on veut garder la qualité de vie à Montréal pour les résidants, il faut que ça soit extrêmement bien harmonisé, pensé dans une vision. Et je vais aller plus loin que ça. Je pense qu'il faudrait avoir un plan sur 10 à 20 ans d'amélioration de l'est de Montréal, un plan avec une vision, avec des paramètres qu'on peut calculer, qu'on peut mesurer pour voir justement comment on améliore tout ça, au niveau verdissement, au niveau industriel.

On peut vivre, selon moi – et ça, je le dis à titre personnel – mais selon moi, on peut vivre facilement au côté d'un secteur industriel si... on devrait être fier de notre milieu industriel si on côtoie un milieu industriel. Bon, ce n'est pas demain qu'on va le changer le milieu industriel. Mais si on vit à côté d'un milieu industriel, il faudrait avoir tellement de transparence et une gestion tellement bien faite et ouverte que finalement, puis même au niveau du terrain aussi, donc du zonage, que ce soit facile de côtoyer une industrie, puis qu'on n'arrive pas à toujours nous passer en catimini les déchets et autres choses.

3190

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

En tout cas, vous soulevez là des questions gigantesques. Quand c'est un projet industriel identifié dans la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts, vous avez une procédure, vous avez le Bureau d'audiences.

Quand vous êtes au niveau municipal, là où ce n'est pas clair, et vous en avez dit un mot tantôt, c'est quand est-ce que ça relève de la ville centre et à partir de quel mécanisme de discussion sociale, et quand est-ce que ça relève de l'arrondissement et par quel type de mécanisme et d'intervention sociale.

3200

Alors, si vous pouvez en une minute me dire les perceptions que vous avez là-dessus.

3205 **Mme NICOLE LOUBERT :**

J'irais jusqu'à dire qu'il faudrait un comité où l'industrie s'assoit en même temps que les citoyens, en même temps que la Municipalité, un comité qui est peut-être là en permanence, mais enfin surtout lorsqu'il y a des ajouts, mais quelque chose qui soit une entité assez fonctionnelle.

3210

Il y a, entre autres, je pense qu'il faut outiller les citoyens aussi à ce niveau-là, au niveau interarrondissement, mais il faut outiller les citoyens pour que les citoyens soient à part entière dans les discussions qui se font avec l'industrie ou avec la Municipalité.

3215

Il y a, entre autres au niveau de l'OCDE, je reviens à ça, il y a des éléments dedans qui sont très informateurs sur la façon de concevoir, enfin, une force citoyenne aussi. Et là, ça revient, une force citoyenne qui vient s'asseoir à cette table-là comme la Municipalité, comme les

industries. Et à ce moment-là, on parle comme des gens qui sont égaux, en fait, en quelque sorte.

3220

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Merci madame.

3225

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Et c'est avec vous que prend fin la séance de cet après-midi.

Nous, notre consultation publique se poursuit mardi le 29 juin, ici même, à 14 h et à 19 h.

3230

Mais en attendant, bonne Saint-Jean à tout le monde.

3235

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

ET, J'AI SIGNÉ:

3240

LISE MAISONNEUVE, s.o.