

510 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

O.K. Merci.

515 **Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

520 Alors, je vous remercie beaucoup, Madame Lambert...

Mme PHYLLIS LAMBERT:

Merci beaucoup.

525

LA PRÉSIDENTE :

... de votre présentation et de vos réponses à nos questions. J'inviterais maintenant madame Anne-Marie Lelièvre s'il vous plait. Bonjour, Madame.

530

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

535 Bonjour, Madame la présidente, madame, messieurs les commissaires. Je suis vraiment contente d'être ici pour vous parler du mémoire qu'on a déposé. Donc, la Chambre de commerce et d'industrie du sud-ouest de Montréal, de son acronyme CCISOM que je vais utiliser tout au long de la présentation, a pour mission première de doter la communauté d'affaires du grand Sud-Ouest de Montréal d'un forum d'échanges, d'information et de représentation afin de contribuer à la croissance économique du territoire. Puisque nous affichons comme un partenaire de premier

540 plan dans les décisions d'ordre socioéconomique du secteur, c'est chargée de ce rôle que je
m'adresse à vous aujourd'hui.

545 Le Canal Lachine, qui termine sa course dans le bassin Peel, vers le port de Montréal, a
été le berceau de l'industrialisation du pays et la transformation du canal, au fil des ans, lui a
permis de rester compétitif et d'offrir plusieurs opportunités économiques pendant plus d'un siècle.

550 La Chambre de commerce existe depuis 1952. La voie maritime du Saint-Laurent, qui a
été ouverte en 1959, et le Canal Lachine qui a perdu sa vocation première depuis 2002, est
devenu un lieu de plaisance. Le canal, comme un lieu de détente, confère à lui des nouvelles
valeurs qui peuvent profiter d'un cadre paysager avec beaucoup d'offres de points de vue sur la
ville. Depuis sa réouverture, le canal génère un redéveloppement immobilier accru qui participe à
transformer l'image qu'il avait auparavant.

555 De son côté, l'industrie agroalimentaire, établie depuis maintenant trois siècles dans le
secteur Bridge-Bonaventure, est, quant à elle, pérenne. Comme le canal, cette industrie est
devenue un élément du paysage identitaire de Montréal. Mais, en outre, ces éléments, forts du
secteur Bridge-Bonaventure, sont en constante redéfinition. Cette constante requalification du
secteur et la perte de vitesse de certaines entreprises qui y sont logées ne participent pas du tout
au rayonnement de ce secteur.

560 Aujourd'hui, celui-ci, n'étant pas utilisé à son plein potentiel, et ne peut donc pas
contribuer à sa juste mesure au développement économique du sud-ouest de Montréal de façon
plus large, à Montréal aussi. Avec son contexte économique des dernières années, incluant un
taux de chômage très bas, le sud-ouest de Montréal a le vent dans les voiles et le secteur Bridge-
Bonaventure est un milieu qui serait hautement sollicité dans les prochaines années selon toutes
565 les études que nous avons pu voir dans les dernières années.

Actuellement, ce secteur nous semble être en recherche d'une identité. Porte d'entrée sur
la ville, le secteur devrait être une fenêtre sur la vitalité d'une métropole économique montréalaise.

570 Il nous apparaît donc essentiel que les projets qui y soient développés soutiennent le développement local. En ce sens, le redéveloppement doit d'abord encourager l'économie locale et la création d'emplois. De ce fait, nous souhaitons faire neuf recommandations à l'OPCM et à la Ville de Montréal.

575 Recommandation numéro 1 :

Miser sur le potentiel paysager, la richesse historique et patrimoniale du lieu pour développer une offre touristique complémentaire. Bien que le Canal Lachine soit utilisé de façon touristique depuis plusieurs années déjà, nous souhaitons que les accès au fleuve soient multipliés du côté de l'autoroute 10 et que le canal Lachine, à la fin, dans le bassin Peel, soit mis plus en envergure, de façon plus... il est déjà utilisé, mais on souhaite que ce soit mis de façon plus avantageuse que ça l'est dès maintenant.

580 Nous souhaitons aussi mettre la mise en valeur de la Pointe-du-Moulin, le parc Dieppe, la vague stationnaire de l'Habitat 67 et, naturellement, comme je viens de le dire, l'aménagement d'une promenade le long de l'autoroute 10 pour permettre aux gens d'y circuler, non pas seulement aux autos de pouvoir transiger à travers l'île de Montréal.

585 Par ailleurs, nous aimerions mettre l'emphase sur la richesse patrimoniale de ce secteur et nous aimerions bien y voir accueillir un musée sur l'historique du secteur qui pourrait permettre aux gens de Montréal, ainsi qu'aux touristes, de connaître quelle était l'utilisation de ce secteur auparavant, dans tout ce que le Canada est devenu depuis les dernières années.

590 Dans la recommandation numéro 2, nous souhaitons consolider le secteur d'emploi. Ce que la CCISOM croit, c'est que, considérant la nouvelle réalité économique, qu'une densité mixte d'entreprises apporterait une richesse à ce secteur économique. Des entreprises sont déjà présentes, mais, malheureusement, il s'agit particulièrement d'industries lourdes pour certains secteurs, mais nous aimerions y avoir plus de types d'emploi, que ce soit par des commerces locaux ou que ce soit par d'autres industries. Nous croyons d'ailleurs que la vocation industrielle

du secteur peut être maintenue, mais le zonage de certaines zones doit être refait pour permettre la mixité, justement, de ces emplois.

600

De plus, nous sommes d'avis que les infrastructures doivent être moins imposantes. Nous considérons que, puisqu'il s'agit de l'entrée de la ville de Montréal, nous devons suivre la qualité de l'urbanisme, dans le fond, de voir que la courbe suit celle que le centre-ville de Montréal suit déjà, à présent.

605

Recommandation numéro 3 :

Développer un créneau de recherches et d'innovations pour le secteur. La dynamique prospère de ce secteur met en place un contexte idéal pour développer un créneau fort, comme un pôle d'innovations. La proximité de l'ÉTS et du Centech, qui sont des partenaires de la Chambre de commerce et d'industrie du sud-ouest de Montréal, sont des atouts précieux pour attirer des entreprises qui développent des projets en continu avec cette faculté. Le secteur Bridge-Bonaventure pourrait, d'ailleurs, devenir un lieu d'accueil pour des chercheurs, des écoles nouveau genre de tous les niveaux : primaire, secondaire, orientés sur la recherche et le développement de nouvelles technologies durables. D'ailleurs, c'est un enjeu particulier, avec toutes les dernières préoccupations que nous avons sur le climat, d'avoir des nouvelles technologies au niveau du développement durable.

610

615

Toutefois, il ne faut pas oublier que le secteur est aux prises avec un phénomène de spéculation foncière qui nuit à la saine évolution du milieu et brime les opportunités de certaines entreprises de s'y établir. Nous suggérons donc de privilégier les projets qui permettraient l'établissement de plusieurs types d'entreprises surtout les start-up, qui sont, à présent, en grande quantité dans le grand sud-ouest de Montréal et qui ont besoin d'espace pour évoluer. Ils partent du Centech et, après, n'ont plus nécessairement d'endroit où aller atterrir pour évoluer. Donc, on parle d'accélérateurs qui partiraient après de l'incubateur qui est le Centech.

620

625

Un des principaux enjeux auquel on fait face dans le secteur Bonaventure est aussi son accessibilité. Ce qui nous mène aux recommandations 4 à 7, soit la recommandation 4 : Connecter le pont Victoria à l'autoroute Bonaventure.

630 La recommandation numéro 5 : Créer de nouveaux liens entre le nord et le sud du canal.

Recommandation numéro 6 : Développer le réseau de transports actif et la recommandation numéro 7 : améliorer l'offre et les installations de transport collectif.

635 Selon le portrait économique de l'arrondissement produit en juin 2019, 40 % de la population occupée de 15 ans et plus du secteur sud-ouest utilise les transports en commun pour se rendre au travail. Cette donnée démontre la pertinence de la bonification de l'offre à court terme, notamment, en augmentant la fréquence des passages des autobus et en augmentant
640 justement le nombre d'autobus qui partent du métro Charlevoix parce que ce secteur est très mal desservi et emprisonne, d'une certaine façon, Pointe-Saint-Charles et les travailleurs qui travaillent vers le centre-ville et qui sont très loin du métro.

De ce fait, nos interventions seront bénéfiques pour le redéveloppement du secteur et profiteront aussi à la population de Pointe-Saint-Charles. En effet, il faut limiter les impacts de la
645 circulation de transit et les futures activités qui prendront place dans le secteur. En ce sens, la CCISOM soutient que la proposition d'aménager l'accès entre le pont Victoria et l'autoroute Bonaventure réduirait considérablement la circulation de transit qu'il y a actuellement sur la rue Wellington par le centre-ville puisque les gens doivent y passer pour aller prendre la rue Bridge pour se rendre au pont Victoria. Des nouvelles connexions à ce sujet pourraient être faites entre la
650 rive nord et la rive sud du Canal Lachine pour aider justement à éliminer la densification du trafic qui siège actuellement sur le viaduc Wellington.

Pour finir, les recommandations numéro 8 et 9 portent principalement sur l'aménagement de nouvelles structures pour le domaine public.

655

660 Recommandation numéro 8 : Investir sur l'aménagement du domaine public pour attirer les entreprises à haut taux d'employabilité et prévoir des équipements et services pour les citoyens. Nous soutenons la Ville dans sa volonté de mettre en valeur le domaine public du secteur Bridge-Bonaventure. L'attention donnée aux aménagements extérieurs profitera toutefois à tous les gens qui fréquentent ce secteur ainsi qu'aux touristes qui viennent à Montréal.

665 De plus, ces infrastructures permettront de renouveler l'image du secteur. Le redéveloppement et l'attention portée à ce secteur devraient aussi être l'occasion de compléter l'offre de services publics et de rendre les besoins de la population actuelle de plus en plus faciles. Par exemple : de nouveaux parcs, de nouvelles écoles que nous ne retrouvons pas nécessairement dans le projet Griffintown, qui est l'autre côté en face, et ainsi pouvoir avoir des infrastructures qui peuvent accueillir des événements culturels, mais qui peuvent aussi servir à la communauté d'affaires pour des salons d'exposition et des salles multifonctionnelles qui pourraient nous amener des événements à portée mondiale à Montréal. Ces nouveaux équipements profiteraient aussi aux résidents de Pointe-Saint-Charles et, pour s'assurer que la population est déjà en place et qu'elle se sent incluse dans le projet, et non pas dissociée de tout cela, du financement dédié au projet de réappropriation du secteur sont à prévoir.

670 Enfin, nous désirons prendre position aujourd'hui parce que les recommandations à titre d'acteur du milieu souhaitant une croissance économique saine, nous souhaitons que la perspective vise à transformer le secteur, à mieux l'intégrer, à ne pas recréer les erreurs du passé et à faire une ville, une métropole innovante par une entrée de ville qui l'est tout autant.

680 **LA PRÉSIDENTE :**

685 Merci, Madame. J'aurais une première question à vous poser qui est reliée à votre recommandation sur la consolidation du secteur d'emploi. Vous dites, et c'est à la page 6 au deuxième paragraphe, que si les activités industrielles sont bien planifiées, elles peuvent être maintenues dans le secteur sans commettre le potentiel d'accueil de type d'entreprises différentes, soit des entreprises en démarrage ou qui exigent des tailles moins imposantes.

Qu'est-ce que vous avez en tête comme élément de planification à prévoir pour le maintien des activités industrielles existantes?

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

690

Eh bien, c'est sûr que si on regarde, je vous donne le meilleur exemple, en ce moment, dans le triangle Montmorency qui se situe sur la rue Saint-Patrick, entre le viaduc Wellington.

LA PRÉSIDENTE :

695

Oui.

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

700

L'espèce de pointe jusqu'au coin où on a tout le trafic dense. À cet endroit-là, il y a des industries qui ont du zonage industrie lourde comme la Microbrasserie 4 Origines. Eux ont besoin de ce zonage-là. Par contre, à l'arrière d'eux, on spéculé depuis quelques années déjà sur faire des projets résidentiels. Donc, c'est sûr que, comme je le disais tout à l'heure, si on privilégie les promoteurs pour avoir de la spéculation résidentielle, ça change le zonage autour et il y a des zones de sécurité qui doivent être respectées. Donc, on va demander à ces entreprises-là, qui sont déjà quand même bien établies et bien connues dans le secteur, d'être obligées de déménager, puis ce n'est pas facile de trouver un endroit où on a un zonage industriel lourd, surtout pour des endroits où on fait de la bière et des choses comme ça. On prend exemple sur Five Roses qui, eux, avec la Pointe-du-Moulin, peuvent avoir une problématique au niveau du secteur où on parle de peut-être avoir potentiellement des résidents qui vont être là. Il y a quand même une zone de sécurité autour qui est à respecter.

705

710

Dans le cas de tout le reste, c'est sûr qu'on peut avoir un zonage qui est mixte, mais dépendant des opportunités qu'on a. On parlait de l'ÉTS tout à l'heure, je travaille conjointement avec la Chambre de commerce. PME Montréal est l'un de nos partenaires. On ne le cachera pas,

715

720 il y a beaucoup de start-up qui sortent du Centech, il y a beaucoup de gens qui sont dans l'innovation, qui sont à l'ÉTS et il y a beaucoup d'entreprises qui ne sont pas à grande échelle comme on pourrait retrouver, je donne un exemple, dans l'est de l'île où les terrains sont très grands et où on va avoir plus des raffineries, des choses qui vont être... les usines, à priori. On peut avoir des choses dans le secteur qui sont à la base.

725 Donc, une entreprise qui décide de faire de l'innovation en développement durable qui commence sa start-up à cet endroit-là, peut avoir ses salles de montre, peut commencer à monter son entreprise, mais rien ne l'empêche de, après ça, rester, avoir ses bureaux là, mais d'aller construire un autre emplacement pour une usine dans l'est de la ville.

730 Donc, c'est d'avoir peut-être des endroits justement où... sur le profil de certains endroits aux États-Unis, où on a des salles de montre, où on a un circuit industriel où les gens peuvent aller voir que ce n'est pas juste restreint aux gens qui y travaillent, mais que les gens peuvent découvrir aussi ce qu'on y fait. Donc, d'avoir des entreprises mixtes et d'avoir vraiment, le plus possible... et d'avoir des commerces locaux parce que, on ne se le cachera pas, c'est sûr et certain que si jamais il y a du résidentiel ou des bureaux ou quoi que ce soit, il y a du commerce un peu plus de proximité qui va venir s'y installer, comme des restaurants et des choses comme ça qui vont... il y a déjà les bureaux de Loto-Québec. Les bureaux de Loto-Québec ne vont pas
735 nécessairement déménager. Donc, on pense avoir quelque chose pour eux qui soit près s'ils veulent sortir pendant l'heure du midi, aller dans un parc ou quoi que ce soit. Le secteur en ce moment n'est pas aménagé pour ça. Donc, ça peut donner plusieurs types d'entreprises qui peuvent aménager.

740 **LA PRÉSIDENTE :**

Où les voyez-vous s'installer ces entreprises-là qui sont, entre autres, au Centech? Une fois qu'elles ont terminé, là?

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

Eh bien, actuellement...

750 **LA PRÉSIDENTE :**

Dans le secteur Bridge-Bonaventure ?

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

755

Actuellement, vous avez le Costco qui est sur Bridge qui est de l'autre côté, en face de ça, vous avez les bureaux de Loto-Québec...

LA PRÉSIDENTE :

760

Oui.

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

765

... qui sont là. Tout ce secteur qui, en ce moment, a certains terrains... bien, certains terrains sont vacants. Il y a certains bâtiments. Il y a des entreprises qui sont en train de fermer. Il y en a d'autres qui ont déjà fermé. Il y a en d'autres que les terrains appartiennent à Canada Land. Donc, toutes ces choses-là doivent être faites en continuité avec le fait que ces terrains-là doivent être redéveloppés en pensant que le REM, la station, va être juste à côté...

770

LA PRÉSIDENTE :

Juste à côté, oui.

775

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

780 Donc, les gens vont descendre là. Donc, ça amène ce potentiel-là juste à côté de la station d'avoir des bâtiments, comme je le disais tantôt, il ne faut pas que ça dépasse une certaine hauteur parce qu'on ne veut pas briser non plus l'équilibre de la ville. Donc, d'avoir, dans ce secteur-là et, naturellement, possiblement, si la cour de conteneurs venait à déménager, eh bien, il y a tout ce secteur-là aussi. Et tout le reste en arrière, eh bien, on dira ce qu'on voudra, mais dans le secteur où il y a les studios Mel's, il y a encore énormément de terrains où c'est possible de faire des projets. Naturellement, il ne faut pas brimer ce qui, avec tout ce qui... le chemin de fer
785 parce qu'on ne peut pas le déplacer. Donc, juste de s'assurer que la sécurité soit respectée à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

790 Parfait.

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

795 Donc, il y a vraiment énormément de potentiel... on pourrait en discuter très longtemps de tous les endroits qui sont disponibles dans ce secteur.

LA PRÉSIDENTE :

800 Merci. Je donne la parole à mon collègue.

M. DAVID HANNA, commissaire:

805 Oui. Votre recommandation 4 a beaucoup attiré notre attention, notamment de connecter le pont Victoria et le trafic, donc, qui en découle, à l'autoroute Bonaventure.

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

Oui.

810 **M. DAVID HANNA, commissaire:**

Nous ne trouvons que trois lignes d'explications, mais je crois que vous avez répondu oralement dans le sens que vous voyez ça comme un outil pour désenclaver le bouchon monstre qui arrive chaque jour dans Pointe-Saint-Charles et... pouvez-vous élaborer un peu là-dessus S'il vous plaît?

815

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

Oui. Donc, en fait, quand on a fait... quand j'ai participé à l'atelier avec les autres personnes, on a parlé justement, on avait à notre table la personne qui s'occupait des ponts Jacques-Cartier et Victoria. Donc, ça a été une question qu'on a soulevée. Qu'est-ce qui pouvait être fait justement afin de connecter cette entité? Parce qu'on dira ce qu'on voudra, le pont Jacques-Cartier, de son côté, même s'il est en plein centre de la ville, a quand même une artère principale qui y est connectée qui est Ville-Marie, Notre-Dame, donc, ça cause un bouchon parce qu'il y a de la circulation, mais ça ne va pas nécessairement enclaver un secteur au complet.

820

825

Dans le cas du pont Victoria, les gens de Pointe-Saint-Charles sont toujours pris avec ces problèmes-là justement parce que la Wellington, ça peut refouler vraiment très loin. Bridge, ça refoule sur Saint-Patrick. C'est vraiment très problématique. Les gens qui veulent aller... je donne un exemple pour le Costco, c'est pas avantageux non plus. Les gens qui veulent aller magasiner en fin de journée, eh bien, ils se disent : « Ben, moi, je vais y aller à 7 h parce que c'est compliqué de se rendre là-bas ».

830

Donc, on s'est dit que tant qu'à avoir un pont qui est juste à côté d'une autoroute, puis on s'entend que l'entrée, elle est juste déviée, elle est à côté, pourquoi ne pas le connecter?

835

840 Justement pour permettre ce désenclavement-là de cet espace-là à certaines heures dans la journée parce qu'on sait que le pont, aussi, n'est pas ouvert à toutes les heures dans un côté comme dans l'autre. Donc, ce serait vraiment pertinent de le connecter à l'autoroute et, puisque l'autoroute doit être revue, refaite, dans pratiquement son ensemble pour le secteur qui est sur le bord du fleuve, et comme on est en train de repenser, comme vous le disiez tout à l'heure, juste avant, à est-ce qu'on abaisse le reste de l'autoroute? Est-ce qu'on la laisse en hauteur? Pourquoi pas en profiter, juste ce petit coin là, pour juste changer une voie de côté, puis le connecter? On pense que c'est une évidence.

845 Peut-être que dans les années antérieures, ce n'était pas une nécessité, mais avec le redéveloppement de ce secteur, on ne pourra pas se permettre que, justement, il y ait encore tout ce trafic si on développe des entreprises parce que ça veut dire que, les gens qui vont aller travailler, même s'il y a la station du REM, vont être pris avec ce... vont être aux prises avec tout ce trafic dans ce secteur-là, ce qui est inimaginable parce que déjà les résidents le sont dans le 850 secteur Pointe-Saint-Charles, puis c'est même pas à côté de chez eux, c'est vraiment l'autre côté. Donc, et de désengorger le secteur Peel, aussi, et Wellington qui... ça refoule jusque dans le centre-ville. Donc, on pense que c'est une évidence de pouvoir faire cette connexion-là.

855 **M. DAVID HANNA, commissaire:**

Et vous qui êtes au fait avec l'économie locale, pour pousser encore plus loin, est-ce que ce bouchon lié au pont Victoria a une incidence notamment sur les industries, par exemple, du triangle que vous évoquez, sur Mill, est-ce que ça a des incidences directes sur l'approvisionnement et le déroulement de ces usines?

860 **Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:**

865 Bien, je vous avouerais que... je donne un exemple encore sur le même, parce qu'on le connaît bien, on est quand même proche d'eux. Donc, la Microbrasserie 4 Origines, qui s'est située, a une terrasse à l'extérieur, elle est là durant tout l'été, et elle, elle reçoit des gens à

870 l'intérieur de la microbrasserie durant l'hiver. Eux, ils sont vraiment dans le petit triangle qui est juste au coin de Wellington et après Bridge et ça complique énormément les choses parce que, je vous dirais que partir du centre-ville et se rendre là, c'est soit on fait le tour par des Seigneurs, complètement à l'autre bout sur le Canal Lachine, parce qu'il n'y a pas d'autres axes de connexion, ou soit on attend sur Wellington et puis là, bien, on décide de l'heure où on y va parce que, sinon, c'est compliqué.

875 Donc, j'imagine pas non plus tous les gens qui doivent en ce moment travailler au Nordelec, mais qui ne sont pas du secteur et qui doivent transiger. Parce que, comme on le disait tout à l'heure, la desserte en transport local à partir du métro Charlevoix vers ce secteur-là elle est quasi inexistante. Il y en a, mais avec les passages, les gens, honnêtement, pourraient marcher; ça irait plus vite que de prendre l'autobus et on l'a vécu à plusieurs reprises en ayant, avec la Chambre de commerce, organisé des événements dans ce secteur-là.

880 Donc, je pense que ça les touche, oui, et puisque, justement, il y a des restrictions au niveau du stationnement parce qu'ils ne veulent pas engorger les rues à cause de ce trafic-là, eh bien, ça ne leur permet pas non plus de recevoir nécessairement tous les gens qu'ils pourraient recevoir et, on le sait, c'est une problématique à Montréal au niveau du stationnement. Mais dans ce secteur-là, il n'y en a pas beaucoup non plus. Donc, l'hiver, vous pouvez imaginer
885 que ça devient encore plus dense avec la circulation et le déneigement.

M. DAVID HANNA, commissaire:

890 J'aimerais vous poser une question sur une autre recommandation que vous faites, notamment la 9, la dernière.

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

Oui.

895

M. DAVID HANNA, commissaire:

900 Et là, vous proposez de prévoir des équipements et services pour les citoyens. Et là, quand même, vous élaborez. Avant, vous parlez d'écoles, vous parlez de parcs, d'espaces polyvalents, de salons d'exposition, de salles multifonctionnelles. Peut-être une chose qui nous manque, c'est: mais reliés à qui au juste? Parce qu'on sent, dans ce que vous avez dit, que vous parlez peut-être de services manquants de l'autre côté du canal, donc dans Griffintown, alors est-ce que c'est pour eux? Vous parlez de faire le lien avec Pointe-Saint-Charles. Est-ce que c'est pour eux ou est-ce que c'est pour de futurs résidents dans le secteur? C'est un peu flou, là :
905 j'aurais voulu vous entendre là-dessus, peut-être, un peu plus.

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

910 Oui. Donc, au niveau... je vais commencer par le côté futurs résidents. On a décidé, à la Chambre de commerce, de ne pas se positionner sur le côté résidentiel parce que ce n'est pas de notre ressort. Nous, on est vraiment du côté économique. Par contre, comme on l'a dit, on ne veut pas nécessairement que les erreurs du passé soient refaites selon certaines... des gens sont d'accord avec certaines choses, des gens ne le sont pas. Comme on l'a dit, il n'y a pas nécessairement beaucoup d'écoles dans Griffintown et, dans ce secteur-là, elles sont plus vers
915 les extrémités du secteur sud-ouest. Donc, quand on dit de relier... de faire plus d'accès entre le nord et le sud du canal, ce serait une opportunité pour les gens aussi de Griffintown de pouvoir profiter des choses qui vont se passer dans le secteur Bridge-Bonaventure.

920 On ne passera pas sous silence qu'il manque de parcs, il manque d'écoles, il manque d'infrastructures. Quand on a dit, au début, dans la première recommandation, avec le milieu historique et patrimonial, on se dit que d'avoir un musée qui va justement reconnaître tout l'historique du secteur, mais ce musée-là... ce pourrait être fait tout dans le même système d'infrastructure, c'est-à-dire d'avoir des salles polyvalentes communautaires pour des organismes qui... Je donne un exemple : il y a beaucoup d'organismes situés sur la rue centre qui ont des
925 locaux là, pourquoi ne pas faire quelque chose qui rallie tout ça ? La culture, l'art, et puis tantôt, on

930 parlait des Forges de Montréal. Donc, d'aller chercher tout ce milieu-là puis de faire des infrastructures qui vont aller aider autant les gens du côté de Griffintown que les gens de Pointe-Saint-Charles parce que je pense que c'est... je pense dans tout ce que j'ai vu, dans tout ce que j'ai lu et dans tout ce qu'on a fait, dans les dernières années, qu'il manque encore un lien entre les deux secteurs. C'est vraiment différent : on parle de Griffintown où il y a énormément de condos, beaucoup de gens qui aménagent et, d'un côté, un secteur qui est en redéveloppement, qui a un potentiel incroyable à avoir justement quelque chose qui va servir à tout ce secteur du sud-ouest de Montréal qui est, même s'il est à côté du centre-ville de Montréal, n'a pas nécessairement la même vocation qu'il pourrait avoir.

935 On a la chance de donner à ce secteur-là une nouvelle vocation en mettant la force sur le transport actif, permettant aux gens de se déplacer, d'avoir des milieux de vie qui sont bien puis de permettre autant aux résidents de Griffintown qu'aux résidents de Pointe-Saint-Charles de venir profiter de cet accès-là, et aussi, peut-être ce que ça va faire, c'est que les gens qui vont être dans Griffintown vont être des gens qui vont travailler avec le travail de proximité.

940 J'en parlais hier dans une formation qu'on avait sur la pénurie de main-d'œuvre et, un des critères premiers chez les gens maintenant, c'est qu'ils souhaitent être à proximité de leur travail. Donc, ils ne souhaitent pas avoir des maints et maints kilomètres à faire pour se rendre au travail. 945 Donc, avec le REM, qui va profiter aux deux côtés, c'est-à-dire à Pointe-Saint-Charles et à Griffintown, on souhaite que justement un transport soit fait, les infrastructures soient faites pour les deux côtés. Donc, je ne sais pas si ça répond à votre question.

950 **M. DAVID HANNA, commissaire:**

Oui, je vous remercie de vos éclaircissements. C'est très aidant. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

955 Merci.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

J'en avais une, petite.

960 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, vas-y.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

965

Votre recommandation 5. On est toujours dans le transport et dans la connexion. Vous recommandez de créer de nouveaux liens entre le nord et le sud du canal. Donc, et vous avez précisé tout à l'heure que l'objectif, évidemment, c'est d'éliminer la densification du trafic sur Wellington. Avez-vous pensé à quel type de lien? Qu'est-ce que ce serait?

970

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

C'est sûr que si on parle de l'autre côté du canal, si on s'en vient, il y a un lien à la rue Charlevoix, il y a un lien à des Seigneurs, on croit que, possiblement... on n'a pas fait d'élaboration, on n'a pas regardé de plan, mais c'est sûr que si on regarde la façon dont le canal est fait, il y aurait des possibilités. On a déjà discuté... pas nous, mais les gens en général ont déjà discuté du fait que le pont... je ne me souviens jamais du nom, le pont ferroviaire qui était utilisé auparavant qui est proche du bassin Peel n'a plus d'utilisation et, à cette intersection-là, on est proche de la jonction Wellington avec la rue Bridge qui justement pose problème. Peut-être dans ce secteur-là d'avoir quelque chose de transit, mais pas nécessairement, pas nécessairement d'avoir quelque chose qui va permettre juste de désengorger, mais qui permette aux résidents dans ce secteur-là de pouvoir aller d'un côté à l'autre. Un exemple : le Nordelec, la Caisse Desjardins du Sud-Ouest a une succursale qui est au Nordelec, elle ne profite plus nécessairement aux gens de Pointe-Saint-Charles parce que les gens... elle est un peu loin.

985

990 Par contre, elle pourrait justement accommoder des entreprises parce que c'est un centre où les entreprises sont, elle est dans le Nordelec. Donc, d'avoir quelque chose qui est peut-être plus dans ce secteur-là, mais c'est sûr qu'on n'irait pas nécessairement vers le bassin Peel, mais peut-être un... même un lien piéton de plus serait peut-être une option à faire. Les gens vont de plus en plus vers justement le transport actif, donc les trottinettes, les vélos, donc un lien actif pour les vélos, les piétons entre les deux... même ça, ça pourrait être profitable, puis les gens n'auraient pas besoin nécessairement, s'ils travaillent l'autre côté, de prendre leur auto, donc de venir nécessairement de l'autre côté, puis comme on l'a dit, le problème de stationnement est grand. Donc, moins on se sert de notre auto dans ce coin-là, mieux c'est. Donc, je pense que 995 c'est... on n'a pas regardé les plans, on n'a pas fait affaire avec personne pour ça, mais je pense que c'est quelque chose qu'on parle depuis quelques années déjà par rapport aux deux liens.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

1000 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1005 Merci, Madame, de votre...

M. DAVID HANNA, commissaire:

Votre pont, c'est le pont Brennan.

1010 **Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:**

1015 Merci.