

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente
 M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire
 M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR L'AVANT-PROJET DÉTAILLÉ DU RÉAMÉNAGEMENT
DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 13 janvier 2010, 15 h
À l'Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, 14^e étage
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 13 JANVIER 2010

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

POPIR-COMITÉ LOGEMENT,

Mme PATRICIA VIANNAY 3

HABITER VILLE-MARIE,

M. ÉRIC MICHAUD et M. RON RAYSIDE 11

REGROUPEMENT INFORMATION LOGEMENT

Mme AMÉLIE RICHARD 23

M. MARIANO VENTRESCA..... 10

M. JOHN BURCOMBE 33

AJOURNEMENT

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Mesdames et Messieurs, bonjour! Je vous demanderais de prendre place. Au nom de l'Office de consultation publique de Montréal, je vous souhaite la bienvenue à cette seconde séance d'audition d'opinions sur l'avant-projet détaillé du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase I. Cet avant-projet a été préparé par la Société du Havre sur mandat du Conseil d'agglomération.

10 Ladies and gentlemen, good afternoon. Welcome to this second public hearing on the draft project of redevelopment of the Bonaventure highway, phase I.

15 Cette session va se dérouler essentiellement en français, mais les personnes qui voudraient s'exprimer en anglais pourront s'adresser dans cette langue à la commission.

This meeting will be conducted in French, but participants who would prefer to address the Commission in English may do so.

20 Je me nomme Hélène Laperrière, je suis urbaniste et commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. La présidente de l'Office, madame Louise Roy, m'a confié la présidence de cette commission. Je suis accompagnée par deux collègues commissaires, monsieur Jean-Claude Boisvert, à ma gauche, qui est architecte, et monsieur Viateur Chénard, à ma droite, qui est avocat spécialisé en droit immobilier.

25 La commission est appuyée dans ses travaux par son secrétaire monsieur Michel Agnaïeff, qui est à ma droite ici, et par madame Catherine Vandermeulen, qui est analyste à l'Office de consultation publique.

30 Permettez-moi également de vous présenter les personnes-ressources qui sont en appui à l'organisation de cette séance. À la sténotypie, madame Yolande Teasdale et à la régie du son monsieur Jérémie Gagnon. La coordination générale de l'organisation est assurée par Louis-Alexandre Cazal.

35 Le mandat de la commission: l'Office a été mandaté pour procéder à cette consultation publique par le Comité exécutif de la Ville. Bien qu'il reçoive des mandats de consultation de la Ville, je tiens à rappeler que l'Office est une entité juridique distincte de la Ville. Il agit en toute indépendance et en toute impartialité. La raison d'être principale de l'Office est de véhiculer vos opinions et vos préoccupations auprès des élus municipaux
40 chargés de prendre des décisions sur de grands projets qui engagent notre avenir et celui des générations futures.

45 Les commissaires sont libres de toutes attaches, que ce soit à l'égard de la Ville ou des promoteurs des projets soumis à la consultation. Ils sont, de plus, régis par un code de déontologie garant de leur impartialité. La mission de l'Office et ce code de déontologie peuvent être consultés sur le site Web de l'Office.

50 La première partie de cette consultation publique s'est tenue les 24 et 26 novembre ainsi que les 1er et 2 décembre derniers et a permis, autant aux citoyens qu'à la commission, de se renseigner davantage sur l'avant-projet détaillé soumis par la Société du Havre.

55 La deuxième partie de la consultation, qui a débuté hier soir et qui se poursuit aujourd'hui, a pour objet de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur l'avant-projet, d'émettre des commentaires et de suggérer des modifications au projet. Cette deuxième partie de la consultation se poursuivra ce soir ainsi que les 18 et 19 janvier prochains.

60 Au cours de cette deuxième partie, les représentants de la Société du Havre n'ont aucun rôle particulier à jouer. Ils sont invités, toutefois, à assister aux présentations des mémoires et à ainsi prendre connaissance des points de vue exprimés sur l'avant-projet.

65 La Société du Havre est aujourd'hui représentée par madame Isabelle Hudon, présidente du conseil d'administration, ainsi que par monsieur Réjean Durocher, directeur projet Bonaventure. Comme de coutume en matière de consultation publique, si, pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glissaient dans les propos tenus en cours de séance, ses représentants pourraient user de leur droit de rectification. Je leur accorderai la possibilité d'exercer ce droit à la fin de chaque séance. Il s'agira, bien entendu, de rectifier seulement un propos et non d'émettre un commentaire ou un avis.

70 J'aimerais préciser dans la salle — est-ce que madame Hudon est avec nous cet après-midi? Non? Merci. Donc, rectificatif, monsieur Réjean Durocher agira comme responsable au nom de la Société du Havre.

75 En termes de déroulement, je vous rappelle également que la commission est là pour vous aider. Si nécessaire, elle vous posera des questions en vue de s'assurer d'une bonne compréhension de votre point de vue ou encore pour vous demander d'approfondir certains points de votre présentation qui auront attiré plus particulièrement son attention. Nous consacrerons donc 20 minutes par intervenant. Nous vous demandons de résumer votre présentation en 10 minutes.

80 Je vous rappelle que la commission a déjà pris connaissance des mémoires et qu'à ce titre, elle appréciera que vous ne vous attardiez qu'aux points majeurs ou aux questions que vous aimeriez soulever.

85 Au cours des 10 minutes restantes, nous vous poserons des questions pour bien comprendre les différentes facettes de votre mémoire.

 La commission a un nombre important de mémoires à étudier, près d'une soixantaine, il est important pour elle, de bien comprendre vos propos ainsi que le cheminement que vous avez suivi dans vos analyses. S'il le faut, la commission pourra
90 possiblement prendre un peu plus de temps avec certains intervenants. Je vous demande votre indulgence et votre patience si le moment de votre intervention se retrouve légèrement retardé. En même temps, je demande à tous les intervenants inscrits aujourd'hui de respecter le temps alloué à leur présentation. L'intention étant ainsi d'éviter de terminer à des
95 heures indues et de permettre à tous de disposer du temps alloué.

 Je vous rappelle enfin qu'il est important de maintenir un climat de respect mutuel et de courtoisie. Je vous demande d'éviter des propos inutilement blessants. Je ne permettrai donc aucune forme de remarque désobligeante ni d'attitude méprisante.
100

 Je vous rappelle également que tout ce qui est dit cet après-midi est transcrit et pourra être consulté sur le site de l'Office, habituellement quelques jours après les audiences.

 Une fois complétées les séances de consultation publique, la commission procède à l'analyse de l'information et des opinions recueillies. Elle rédige ensuite son rapport qui comprend trois parties, outre l'introduction et la conclusion. Ces trois parties étant : la description du projet tel que soumis; les préoccupations des citoyens et les enjeux; et, enfin, en troisième lieu, les recommandations qu'elle adresse aux élus de la ville de Montréal.
105

110 Il est maintenant temps de commencer. Nous avons cet après-midi cinq interventions. J'invite, en premier lieu, madame Patricia Viannay.

Mme PATRICIA VIANNAY :

115 Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

 Bonjour!

120

Mme PATRICIA VIANNAY :

 Donc, moi, je suis Patricia Viannay. Je m'adresse à vous aujourd'hui au nom du POPIR-Comité Logement, qui est le Comité logement qui intervient dans le Sud-Ouest de
125 Montréal, notamment à la Petite-Bourgogne.

130 Notre travail, nous, quotidiennement, finalement, c'est la défense des droits des locataires de la Petite-Bourgogne, de Saint-Henri, Ville-Émard et Côte Saint-Paul. Et plus particulièrement, on travaille à les aider à se maintenir dans leur milieu de vie, dans des conditions décentes, aussi bien en termes de condition de logement que d'aménagement aussi de leur environnement.

135 Pourquoi on dépose un mémoire aujourd'hui? Finalement, pourquoi on s'intéresse à ce projet-là de la Société du Havre de Montréal? Bien, dans un premier temps, parce qu'évidemment une partie du projet se passe directement sur le territoire sur lequel nous travaillons, la Petite-Bourgogne. Donc, c'est sûr que ça nous interpelle, nous, et plus particulièrement les résidants. Et puis, bien, le projet, pour nous, soulève différents enjeux sur lesquels, là, je vais rentrer un petit peu plus en détail, mais qu'on trouvait important de soulever dans le cadre de cette consultation.

140 Donc, dans un premier temps, nous, on s'est beaucoup interrogés avec les gens avec qui on travaille sur le nouveau Montréal dont on parle beaucoup autour de ce projet-là et par qui a été décidé, finalement, ce nouveau Montréal.

145 Notre pratique, au POPIR-Comité Logement, repose vraiment sur des principes d'éducation populaire, de participation citoyenne. Et je peux vous dire que nos membres, les gens avec qui on travaille et nous-mêmes, ne nous reconnaissons pas vraiment dans le processus qui a amené à ce projet-là.

150 C'est sûr qu'il y a eu des sessions d'information au cours des dernières années, mais à chaque fois l'essentiel était déjà décidé. Le projet de faire un boulevard urbain plutôt qu'une autoroute, l'objectif d'une entrée de prestige à Montréal, l'idée de ramener le centre-ville au bord du fleuve, c'est pas des décisions auxquelles les gens avec qui on travaille ont participé. Ils en ont été informés, mais ils n'ont pas été impliqués en amont de ce processus.

155 Donc, nous, ça nous interpelle beaucoup. On a le souci vraiment de cesser, et un peu ce qu'on sent, il y a beaucoup, à Montréal, de la privatisation de l'aménagement du territoire où, finalement, ce n'est plus un exercice citoyens. Les citoyens sont très peu impliqués sauf à la fin du projet, dans le cadre de consultations comme celle-ci.

160 Donc, ça, c'était un premier enjeu qu'on souhaitait soulever.

165 Ensuite, je vais reprendre, bon, ce vocable du « nouveau Montréal », parce que c'est sûr que ça a beaucoup interpellé les locataires, les membres avec qui on travaille, puis ce nouveau Montréal, il repose sur quels principes, hein? Nous, notamment, on pense évidemment à la place de la voiture dans ce projet-là.

170 Comme POPIR-Comité Logement, on est très impliqué, depuis plus de deux ans, dans la reconstruction de l'échangeur Turcot. Donc, je peux vous dire que la voiture et la place de la voiture au centre-ville de Montréal, c'est devenu une préoccupation très importante pour nos membres, que ce soit Turcot ou l'autoroute Bonaventure, et on fait des liens dans ces deux dossiers, parce que pour nous, comme pour l'échangeur Turcot, bien, toute la rénovation de l'autoroute Bonaventure continue à placer l'automobile, la voiture solo, finalement, au centre-ville. Sa place au centre-ville n'est pas ou pas assez, selon nous, 175 remise en question dans ce projet-là.

180 Donc, on nous parle d'un... c'est notre compréhension, en tout cas, du projet. On remplace une autoroute par une autre, qu'on appelle boulevard urbain, mais ça reste un lieu où la voiture a une place privilégiée. On ne mise pas sur le développement, par exemple d'une autre façon d'entrer à Montréal, par exemple, par rails ou... c'est pas assez présent pour nous dans le projet. Et pourtant, on parle du nouveau Montréal, du Montréal de demain.

185 Donc, comment se fait-il qu'on reste sur des principes essentiellement des années 60, la place de la voiture? Puis c'est ce qu'on vit avec Turcot, c'est ce qu'on vit encore ici avec Bonaventure. On voit qu'il y a des objectifs de réduction du nombre de voitures, mais c'est beaucoup basé sur les changements d'habitudes. C'est pas un projet qui veut orienter et qui veut, finalement, sortir la voiture du centre-ville. Donc, nous, ça nous dérange beaucoup, nous et nos membres.

190 Ensuite, un des autres principes que nous on voit beaucoup dans le projet, c'est qu'on veut valoriser le foncier. C'est un projet qui vise à valoriser ce secteur-là, le foncier, la valeur. Et, pour nous, ça, c'est des préoccupations de développeurs, d'investisseurs. C'est pas des préoccupations des citoyens et des citoyennes qui eux, s'ils avaient été en amont de la réflexion, auraient probablement, d'après ce qu'ils nous disent, basé le projet sur une 195 valorisation de leur milieu de vie actuelle, sur une amélioration de leurs conditions de vie et non pas sur une valorisation du foncier qui va attirer de nouveaux investissements au centre-ville de Montréal.

200 Et du coup, ça nous amène sur un troisième enjeu qui nous interpelle, c'est le nouveau Montréal; mais il s'adresse à qui, ce nouveau Montréal? Et là, je vais donner quelques détails en termes de chiffres. Il y a des gens qui vivent déjà dans ce secteur-là. La Petite-Bourgogne, par exemple — puis je me doute que le Comité Logement Centre-Sud qui, lui, intervient davantage sur l'autre partie, finalement, concernée, donc dans l'arrondissement Centre-Sud.

205 La Petite-Bourgogne, c'est plus ou moins 3 000 locataires dont le quart paient plus de 30% de leurs revenus pour se loger. C'est reconnu, ce n'est pas juste le POPIR-Comité Logement qui dit ça, que quand on paye plus de 30% de son revenu pour se loger, on a de la difficulté à combler, à répondre à ses autres besoins essentiels.

210

Donc, c'est un chiffre important. Ces locataires-là, ils vivent ici puis ils ont besoin de loyers beaucoup plus accessibles, financièrement.

215 Le Sud-Ouest c'est aussi, dans les dernières années, de fortes augmentations de loyer, surtout si on se compare au reste de Montréal. Entre 2005 et 2008, les loyers ont augmenté de 15 % dans le Sud-Ouest. C'est une augmentation, c'est plus du double du reste de Montréal, c'est 7 % dans le reste de Montréal. Et on a des chiffres encore plus importants si on va typologie par typologie, là. Les plus petits logements, c'est des augmentations de 22 %.

220

Donc, c'est une forte spéculation sur les loyers qu'on a connue dans les trois dernières années avec les chiffres qu'on a, les dernières datant de 2008. Il y a vraiment une grosse augmentation des loyers. C'est une réalité concrète, actuelle.

225

Le Sud-Ouest, c'est aussi des logements qui se dégradent. Si on regarde les besoins en réparations majeures — puis les réparations majeures, on est souvent proche de l'insalubrité — c'est des problèmes vraiment structurels dans le logement et dans les bâtisses. Et là, aussi, il y a une grosse augmentation des logements qui ont besoin de réparations majeures.

230

Donc, pour nous qui travaillons quotidiennement avec les résidants, ces chiffres, ça veut dire que dans le Sud-Ouest, si on veut vraiment... en tout cas dans la partie du Sud-Ouest concernée par le projet, il y a des besoins, en logements sociaux, impérieux — c'est important le nombre de personnes qui consacrent trop pour se loger —, il y a une nécessité d'investir, certes, mais dans le parc existant, parce qu'il y a des logements qui ont vraiment besoin de rénovations, et il y a un besoin, aussi, évidemment, de contrôler les loyers, parce que la spéculation qu'on constate, elle se fait au détriment de la qualité de vie de bien des locataires du secteur.

235

240

Donc, pour nous, on regarde ces besoins-là. On regarde ces chiffres-là, puis on est face à un projet qui vise la valorisation du foncier et qui aura, c'est sûr, des effets inflationnistes. Surtout que, bon, pour que ces terrains-là soient rentables, il va falloir construire en hauteur, il va falloir densifier énormément. Il va y avoir des enjeux techniques, aussi, pour que ces logements soient vivables, finalement. Et, en plus, ça va avoir des répercussions sur les quartiers environnants, dont la Petite-Bourgogne.

245

250

Donc, pour nous, ce que ça veut dire, c'est que ce nouveau Montréal, bien, il ne va pas profiter aux résidants actuels. Il ne s'adresse pas à eux de toute façon. Et il risque même de venir les appauvrir, parce qu'il va y avoir un impact, un embourgeoisement du quartier. Il va y avoir de la spéculation, pas juste sur le nouveau développement, mais sur tous les quartiers environnants. Donc, pour nous, c'est ça que veut dire le projet qui est actuellement sur la table.

255 Donc, eu égard à ces trois enjeux, bien, nous, on aurait des recommandations à faire, on les a donc notées dans notre mémoire.

260 Pour nous, c'est important de prendre le temps puis de retourner à la table à dessin. Il faut poursuivre la réflexion puis il faut y intégrer des principes, des nouveaux paradigmes, que nous, on n'a pas trouvés dans le projet actuel.

265 Le premier, pour nous, ça serait vraiment d'intégrer ce projet-là dans une vision beaucoup plus globale, qui questionne la place de la voiture dans le centre-ville, mais aussi la façon de densifier le centre-ville, de densifier le tissu urbain dans une perspective qui va être habitable et durable pour toutes et tous ceux qui y sont déjà, incluant les familles.

270 Nous, on souhaiterait un projet qui émane davantage de la société civile, évidemment. C'est les résidants, les résidentes qui font vivre le Montréal actuel puis qui feront vivre le nouveau Montréal et non pas des investisseurs potentiels.

275 On veut un projet qui va miser, plutôt que de miser sur la valorisation du foncier, sur la spéculation immobilière, bien, plutôt, à répondre aux besoins des ménages qui sont déjà là et qui ont exprimé ces besoins.

280 Et puis, finalement, on veut s'assurer — notamment, je pense évidemment au logement social — et on veut aussi s'assurer que le projet, puis on l'a pas vu du tout, va se doter, va prévoir des outils pour justement contrer les effets négatifs du projet. Par exemple, quand on parle de spéculation, par exemple, la mise en réserve de terrains pour éviter que ces terrains-là soient l'objet d'une spéculation, pour nous, elle est essentielle, puis elle doit faire partie du projet et non pas arriver dans les phases subséquentes quand le mal sera fait.

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

285 Je vous remercie, Madame Viannay, restez avec nous. Je vous remercie doublement parce que vous avez tenu pile-poil votre temps.

Mme PATRICIA VIANNAY :

290 J'étais préparée.

LA PRÉSIDENTE :

295 J'incite les autres à prendre exemple sur madame Viannay. Mes collègues?
Monsieur Chénard?

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

300 Oui. À la page 6 de votre mémoire, vous mentionnez, donc : réduire l'entrée des
véhicules au centre-ville. Pourriez-vous préciser un petit peu votre approche globale par
rapport à ça? Est-ce que le boulevard urbain, vous avez une vision par rapport à ça? Le
corridor d'autobus? Est-ce que vous auriez une vision un petit peu plus globale à ce sujet-là
à exprimer?

305 **Mme PATRICIA VIANNAY :**

Bien, c'est sûr que nous, on n'est pas des experts du transport. Donc, je ne serais
probablement pas en mesure de vous dire comment régler le problème de la voiture au
centre-ville, en même temps qu'avec Turcot, on a un petit peu mis les doigts dedans dans
310 les dernières années, puis c'est sûr que nous, on trouvait qu'un boulevard urbain,
physiquement, ça a l'air d'être moins dédié à la voiture, mais concrètement, ça reste quand
même... quand on voit le nombre de voies qui sont prévues, tout ça, nous, on ne voit pas,
dans le projet, qu'il y a vraiment des choses qui sont mises clairement en place pour que les
voitures arrêtent de rentrer à Montréal.

315 Donc, on veut un petit peu leur compliquer la vie. Il va y avoir plus de feux, de
stationnements et tout ça, mais concrètement, les automobilistes s'habituent. On le voit sur
la rive-nord ou la rive-sud. Il y a 20 ans, on partait à 6 h 30 du matin, maintenant on part à
5 h 45, mais il y a toujours autant de voitures qui rentrent à Montréal.

320 Donc, on ne croit pas que de compliquer l'entrée avec quelques feux de
stationnements, par exemple, va faire que les gens vont changer leurs habitudes. Pour nous,
il faut carrément enlever des voies, beaucoup plus que ce qui est prévu, et il faut vraiment
donner un moyen alternatif de transport aux gens, efficace.

325 Donc d'où, par exemple, on l'a vu aussi avec d'autres partenaires, par exemple un
système sur rail qui est plus efficient, là, qui permettrait vraiment aux gens d'avoir un choix
réel : bon, bien, là, j'arrête de rentrer à Montréal en voiture.

330 **M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :**

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

335

Madame Viannay, j'aimerais vous amener sur la mécanique du développement de projet, en référence, de façon globale, à vos recommandations qui appellent, si je comprends bien, un meilleur dialogue entre la Ville et les citoyens, puisque vous indiquez en page 5 de votre mémoire, vous concluez à un réel déficit démocratique dans l'élaboration même du projet, et cetera.

340

À quel mécanisme de concertation, vous penseriez, dans le cadre de l'avant-projet qui nous est présenté dans le cadre de cette commission-ci?

345

Mme PATRICIA VIANNAY :

Bien, mes collègues de Pointe-Saint-Charles pourraient peut-être aller plus en détail là-dessus, mais il y a des quartiers, par exemple, où ils ont fait des opérations populaires d'aménagement où vraiment, sans décider au début de « qu'est-ce qu'on va faire de quel territoire » on apporte devant les citoyens, on interpelle les citoyens sur quelque chose... on part de zéro. Il y a tel territoire — là, c'était les terrains du CN — tel territoire est à développer. Vous qui vivez dans le quartier, vous qui connaissez vos besoins et ceux de vos voisins, vous qui savez quelles vont être les conséquences des développements à venir, parce que vous en avez vécu des changements, déjà, dans vos quartiers, qu'est-ce que vous voyez comme développement à venir?

350

355

Puis ça, on ne l'a pas vu dans ce projet-là. On comprend que la ville de Montréal a mandaté une société parapublique où, moi, quand je regarde les compositions actuelles et passées, les conseils d'administration, on retrouve davantage des gens qui ont des intérêts d'investisseurs, il faut le reconnaître, et non pas les gens qui forcément vivent dans ce secteur et qui vont devoir, après, vivre... soit venir s'installer, soit vivre avec les conséquences du développement.

360

Donc, c'est vraiment partir beaucoup plus en amont et ne pas arriver avec des sessions d'information où on a déjà décidé des grands principes, où on a déjà dit : Voilà ce qu'on veut. Voilà comment le faire. Trouvez-vous notre projet bon?

365

Nous, on le vit comme ça, dans notre bureau, dans le Sud-Ouest avec nos militants.

370

LA PRÉSIDENTE :

Donc, contribuer sous une forme ou une autre, que ça soit à une table de concertation ou autre chose, à l'élaboration, dès le départ, des principes mêmes.

375 **Mme PATRICIA VIANNAY :**

Des principes, exactement, en amont et non pas après faire des commentaires sur quelque chose qui a déjà été pensé et qui a fait l'objet de nombreuses sorties médiatiques. Parce qu'il ne faut pas nier l'impact aussi de toute cette stratégie de communication dans ce projet-là. Les manchettes encensent un projet et pour monsieur et madame tout le monde, c'est pas évident de s'y retrouver. Et surtout, c'est pas évident de penser à une alternative quand tout a déjà été pensé d'avance.

385 **LA PRÉSIDENTE :**

Et que proposeriez-vous à la Ville, dans le contexte de l'avant-projet, étant donné qu'il est difficile, vous en conviendrez, de reculer dans le temps — on en est aujourd'hui avec un avant-projet —, pour la suite des choses, vous verriez ça comment en termes de mécanisme, encore une fois, de concertation?

390 **Mme PATRICIA VIANNAY :**

Bien, moi, de ce qu'on entend, moi, je pense que l'Office de consultation n'aura pas le choix de relever qu'il y a vraiment des citoyens qui souhaiteraient pouvoir continuer à réfléchir sur ce projet-là. Donc, peut-être arrêter de penser que c'est urgent, qu'il faut absolument le faire et puis peut-être interpeler les citoyens et leur permettre de rêver sur un autre projet. Et puis peut-être d'intégrer, ce qui peut paraître un rêve au départ, mais qui va donner une ville beaucoup plus habitable selon nous.

400 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie, Madame Viannay.

405 **Mme PATRICIA VIANNAY :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

410 J'inviterais monsieur Éric Michaud s'il vous plaît, accompagné de monsieur Rayside. Bonjour, Messieurs Michaud et Rayside!

M. ÉRIC MICHAUD :

415 Bonjour, Madame Laperrière, Messieurs les commissaires. C'est ça, on va faire une
présentation à deux. Monsieur Rayside va plus se concentrer sur les cartes, puis moi sur le
texte de notre mémoire.

420 Donc, Habiter Ville-Marie, c'est une concertation qui regroupe une quinzaine
d'organismes œuvrant sur le territoire de l'arrondissement Ville-Marie. Ça regroupe des
organismes communautaires, des organismes publics, aussi, comme le CSSS de la
Montagne, des tables de concertation, comme la table d'aménagement du Centre-Sud que
représente monsieur Rayside, et des fédérations montréalaises. Il y a la Fédération des
425 OSBL d'habitations de Montréal, la Fédération des coopératives d'habitation de Montréal,
aussi, qui siègent sur la table.

L'arrondissement de Ville-Marie, c'est un territoire où il y a plusieurs caractéristiques.
D'abord, on observe de grandes disparités socioéconomiques sur le territoire, à la fois dans
la population puis entre les différents quartiers de l'Arrondissement. Il y a par contre, encore
430 présente, une mixité sociale, mais qu'il faut travailler à maintenir.

Il existe des besoins importants en matière de logements sociaux communautaires.
On a fait part de quelques statistiques pour le quartier qui est au nord, le quartier Peter-
McGill qui est au nord du projet. Aussi, sur l'Arrondissement lui-même, je vous ai apporté un
435 portrait que je vais déposer, un portrait qui a été produit par la Direction de l'habitation de la
Ville de Montréal, concernant l'arrondissement dans son ensemble.

Essentiellement, les statistiques, il y a 77...

440

LA PRÉSIDENTE :

445 Est-ce que vous pourriez seulement nous indiquer le titre du document et l'année, s'il
vous plaît?

M. ÉRIC MICHAUD :

450 Ça date de l'été 2009 et ça s'appelle : *Profile statistique en habitation de
l'arrondissement Ville-Marie*. C'est basé sur les statistiques de 2006.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Ça sera déposé sur le site Web.

455

M. ÉRIC MICHAUD :

460 Il y a donc des besoins importants en matière de logement. On parle de 77 % de locataires, revenu médian des ménages qui est sensiblement inférieur qu'à Montréal. On parle de 30 000 \$ au lieu de 38 000 \$ par an. 43 % des ménages ont un taux d'effort de 30 % et plus, comparativement à 33 % à Montréal. 25 % des ménages ont un taux d'effort de 50 % et plus, comparativement à 15 % à Montréal. On parle aussi de 17 000 ménages locataires qui sont sous le seuil de faible revenu.

465 C'est un territoire où la gentrification est à l'œuvre depuis à peu près une décennie. On constate, entre autres, entre les recensements de 2001 et 2006, que le nombre de propriétaires a augmenté de 44 % comparativement à 11 % à Montréal et que le nombre de ménages locataires, lui, a diminué de 3 % comparativement à point 2 % à Montréal, c'est-à-dire qu'il y a une diminution de plus de 1 000 ménages locataires dans l'Arrondissement, dans les cinq années en question.

470 Finalement, c'est un territoire où on observe le développement de plusieurs grands projets immobiliers, de projets d'infrastructures et ainsi qu'un boom immobilier très important. Entre 2002 et 2008, on parle de plus de 8 700 nouveaux logements qui ont été mis en chantier dans l'arrondissement de Ville-Marie.

Là, je vais laisser la parole à monsieur Rayside, je vais revenir un peu plus tard.

M. RON RAYSIDE :

480 C'est juste qu'on a présenté... un peu essayer de voir une vue générale puis dire que quand on intervient, quand on est capable d'intervenir sur ce genre de projet-là, on met de l'avant toujours la vue la plus générale possible. Ça fait que la macro, avant de tomber dans le micro, c'est un peu comme ça l'esprit de notre mémoire puis de certaines des cartes qu'on va vous présenter.

D'ailleurs, c'est une carte qu'on essaie, par tous les moyens, de maintenir à jour. C'est notre vision de ce qu'on appelle le grand centre-ville.

490 **LA PRÉSIDENTE :**

Excusez-moi, Monsieur Rayside, il semble qu'on ait des problèmes de micro. Désolée.

495 **M. RON RAYSIDE :**

La coordination à deux, des fois, c'est aussi complexe que la coordination à millier. Ça fait que ça, c'est une vue sur l'ensemble de ce qu'on appelle le grand projet et moyen projet qui s'en vient à Montréal, surtout ce qu'on appelle le grand centre-ville. Et même
500 autour du projet de Bonaventure, il y a quand même plus que 4 milliards de projets qui sont soit en cours ou qui sont en préparation et que 4 milliards, sinon plus, c'est beaucoup de pieds carrés et beaucoup de logements.

Et même si Bonaventure, actuellement, c'est en périphérie de deux quartiers, de
505 deux arrondissements, dans les faits, il y a une autre manière de le voir, c'est comme une épine dorsale pour un plus grand nouveau quartier à chaque côté; autant dans le Sud-Ouest que dans l'arrondissement Ville-Marie. Comme dans le document que vous avez vu, il y a quand même un recensement de certains des projets autour avec le nombre de logements qui sont en développement.

On a aussi indiqué les projets avec un certain potentiel de développement. C'est
510 peut-être pas des nouvelles pour personne, mais le port de Montréal, le quai Bickerdike, tout ce qui est autour, mais évidemment Griffintown, le CN et le tri postal et tous ces projets-là. Mais aussi, sur le côté de Ville-Marie, tout le nombre de terrains vacants ou semi-vacants,
515 les énormes terrains de stationnement, c'est comme un peu un champ vide dans ces quartiers-là et qui, pour nous, ont une certaine importance, en plus de tous les autres projets qui se développent autour.

Il y a une pression sur tout ce qu'on peut appeler le quartier Bonaventure, mais une
520 pression qui vient de tous les côtés, une pression du centre-ville, du nord, le Vieux-Montréal à l'est, tout le potentiel qui vient à partir du port de Montréal, du sud vers le nord, et les pressions, les projets de condominium dans le Sud-Ouest qui est entre la Petite-Bourgogne et ce site-là, un peu la partie nord du Griffintown, et avec les nouveaux projets dans le sud, le CN, le tri postal et tout ça, qui est quand même beaucoup de pression autour, beaucoup de
525 modifications dans les prochains 10, 20 ans.

C'est aussi, bien c'est juste une autre manière de regarder les zones actuellement en
développement et de bien identifier toujours la zone verte, qu'on avait parlé tantôt, qui est au
530 nord de la Cité du multimédia.

C'est aussi une entrée dans la présentation des organismes du Sud-Ouest. Tantôt on
avait parlé de l'entrée quand même assez massive des autos qui viennent du sud, mais
aussi certaines zones, avec les gares, les deux gares de trains, avec l'arrivée massive des
autobus, on en avait parlé ailleurs, l'arrivée de l'autoroute Ville-Marie de l'ouest et de la
535 Bonaventure existante. Donc, et il y a toujours la voie ferrée qui va arriver, qui va toujours demeurer une cicatrice dans ces zones-là. Puis dans le document, dans le projet, il y a

beaucoup quand même d'efforts pour essayer de réduire l'impact de ces cicatrices-là, mais ça va rester quand même. Aussi, on a mis le trajet du tramway qui s'en vient. En tout cas, ou l'hypothèse du trajet...

540

LA PRÉSIDENTE :

Je vais vous demander, Monsieur Rayside, si vous ne voulez pas que monsieur Michaud se fâche contre vous, là.

545

M. RON RAYSIDE :

Oui, oui, qui se fâche.

550

LA PRÉSIDENTE :

Il y a de moins en moins de minutes qu'il lui restera.

M. RON RAYSIDE :

555

Oui, parce que moi, oui, je sens de la pression à ma droite.

LA PRÉSIDENTE :

560

Peut-être aller au point le plus...

M. RON RAYSIDE :

565

O.K. C'est le dernier, je crois, si ma mémoire est bonne... oui, c'est le dernier. C'est toute la notion des services, aussi. L'importance des artères de service, actuellement, tout ce qui est pour les services de proximité, et comment tenir compte à la fois du tramway qui va changer, d'une manière dramatique, l'axe de la rue Peel, mais tout le sud, mais aussi de comment profiter des axes qui sont déjà existants, entre autres la rue McGill, et de comment vraiment concevoir, d'une manière cohérente, l'ensemble du secteur en termes des axes qu'on renforce en termes de service de proximité.

570

Voilà. Excuse-moi.

M. ÉRIC MICHAUD :

575

Non, non, non. Moi, j'ai rien dit.

580 Bon. Pour poursuivre, je vous dirais que... conclure avec nos recommandations, puis peut-être un commentaire général : nous, on est favorables au développement de grands projets immobiliers dans la mesure, bien sûr, où ces projets-là contribuent à l'amélioration de la qualité de vie des résidents dans les quartiers et servent de levier, aussi, notamment au développement de logements sociocommunautaires ainsi qu'au développement social en général dans les quartiers.

585 Malheureusement, ce qu'on constate dans Ville-Marie depuis la dernière décennie, c'est que les grands projets qui ont été développés n'ont pas joué ce rôle-là. Notamment, si on regarde, par exemple, si on fait un bilan de la stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal depuis... depuis, en fait, son adoption en 2005, on se rend compte que la stratégie d'inclusion a rencontré ses objectifs au niveau pan montréalais. C'est-à-dire la stratégie se
590 fixe un objectif de réaliser, pour l'ensemble du développement immobilier sur le territoire de la Ville, 15 % de logements sociaux et communautaires. Et entre 2005 et 2008, sur 30 723 mises en chantier, il y en a eu 4 576, donc à peu près 15 %, qui étaient des logements sociaux et communautaires.

595 Par contre, au niveau de l'arrondissement Ville-Marie, ce qu'on constate c'est que les résultats sont beaucoup plus décevants. Alors que pourtant, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, les besoins sont beaucoup plus importants que pour l'ensemble de Montréal. Ainsi, sur 4 585 mises en chantier, toujours pour la même période, c'est seulement 242 logements sociaux et communautaires qui ont été produits, soit à peu près 5 % du total. Donc, on
600 pense, nous, que la Ville doit prendre des mesures pour redresser le tir rapidement et rebalancer ça.

605 Malheureusement, le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure qui est présenté par la Société du Havre, d'après l'analyse qu'on fait, va plutôt contribuer à accélérer le processus de gentrification et ne nous donne pas de garantie au niveau de la production de logement social.

610 Si je reviens sur nos principales recommandations, bien, d'une part on propose, en lien avec ce que monsieur Rayside a proposé, qu'il y ait une vision d'ensemble qui soit élaborée par la Ville de Montréal concernant les grands projets plutôt que ça se fasse à la pièce.

615 On propose aussi, considérant le retard qu'accuse l'arrondissement de Ville-Marie dans la réalisation d'une cible de 15 % de logements sociaux sur son territoire, de même que des besoins importants de logements de la population de l'Arrondissement, que le projet intègre 30 % de logements sociaux et communautaires sur l'ensemble du projet, donc 840 unités sur les 2 800 prévus.

620 Que pour ce faire, l'îlot de la Commune soit réservé exclusivement au
développement de logements sociaux et communautaires; que le secteur d'intervention qui
est présenté dans le document de présentation de la Société du Havre soit élargi pour
englober l'ensemble du secteur à l'étude, c'est-à-dire entre autres, le Faubourg, la partie du
Faubourg aux Récollets qui est concernée; que le projet intègre aussi des unités de trois
625 chambres et plus situées dans les étages inférieurs des édifices, donc des logements à
l'intention des familles et ce, à prix accessible pour les familles à moyen et faible revenu.

Et, finalement, les deux dernières sur lesquelles j'aimerais insister : que le projet
privilégie la création d'un grand boulevard urbain au centre de l'îlot avec un développement
immobilier de part et d'autre du boulevard. Et, concernant la consultation, encore une fois,
630 qu'un comité-conseil composé de représentants de la société civile et acteurs du milieu de la
Ville de Montréal et des deux arrondissements concernés, soit mis sur pied afin de
contribuer à l'élaboration d'un plan d'ensemble qui pourrait prendre la forme d'un PPU, en
tenant compte des besoins socioéconomiques d'aménagement du territoire, ainsi que de
l'ensemble des projets en cours ou à venir qui pourraient avoir un impact sur le
635 développement du secteur.

LA PRÉSIDENTE :

640 Je vous remercie. Des questions de mes collègues? Jean-Claude Boisvert?

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Oui. Bonjour. Je ne sais pas auquel des deux pourrait s'adresser ma question.

645 **M. ÉRIC MICHAUD :**

On va se concerter.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

650 Vous nous avez fait la démonstration que le grand centre-ville, finalement, avec sa
périphérie, est l'objet de plusieurs grands projets, autant des projets de développement que
des projets de transport, transport en commun. Vous souhaitez que la Ville prenne le
leadership de ces... je dirais, disons, qui permettrait de dégager une vision d'ensemble et qui
655 permettrait aussi d'assurer une certaine complémentarité entre les projets.

Comment voyez-vous ce processus-là qui serait fait par la Ville, parce qu'il y a aussi
plusieurs acteurs dans le secteur du centre-ville et donc, comment voyez-vous ce processus-
là que la Ville devrait entreprendre pour arriver à définir les grandes orientations? Et selon
660 vous, quelles devraient être les échéances, l'échéance d'une telle opération?

M. RON RAYSIDE :

665 En termes de processus, je pense qu'il y a une révision du Plan d'urbanisme qui va
venir à un moment ou l'autre. Je ne sais pas exactement la date, mais c'est sûrement une
occasion pour regarder un peu l'ensemble des enjeux. Nous, on est préoccupé par ce qu'on
appelle le grand centre-ville, mais dans tous les quartiers c'est un peu les mêmes choses,
puis je veux dire qu'on essaie de pratiquer d'avoir une vision. La vision est un peu
compliquée à développer. Ça vient pas par une accumulation de connaissances des projets
670 qui s'en viennent, c'est en dehors de ça, de comment on voit à long terme le développement
de ça.

Et comme les groupes, la présentation précédente, la clé, c'est toujours de travailler
le plus en amont possible. Nous, on dit des fois, entre nous, autour d'une bière : « Quand les
675 dessins sont trop beaux, c'est parce que les enjeux sont déjà faits. » Vous savez, il faut être
là avant que les croquis soient beaux, mettons.

Ça fait que le défi, c'est de démocratiser, de montrer... nous, on diffuse nos
documents le plus largement possible pour les rendre accessibles un peu pour tout le
680 monde, et partir le débat, que ce soit dans tous les quartiers ou au niveau... Pour le centre-
ville, c'est un enjeu métropolitain, il faut un peu élargir les organismes, les regroupements de
la société civile qui existent. Il y a l'Institut politique alternative qui vient de se mettre sur pied,
il y a différents forums, il y a les forums dans chacun des quartiers.

685 C'est l'élargissement et, d'abord, démocratiser les informations, les rendre le plus
large possible et de pratiquer d'avoir cette vision. Une vision, pas un calquage de la situation
existante, c'est autre chose, et dire comment est-ce qu'on voit le développement de Montréal
à très long terme. Mais je n'ai pas nécessairement plus de... Est-ce que tu as d'autres
choses à ajouter, cher collègue?

690

M. ÉRIC MICHAUD :

Non, non.

695 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Mais dans le contexte actuel, une démarche comme celle-là, quelle échéance vous
mettriez à l'aboutissement d'un certain résultat de cette démarche?

700 **M. RON RAYSIDE :**

Mais je pense que déjà... bien, quelle échéance? Je ne suis pas sûr que je peux
répondre à ça. Mais déjà, quand on dit de... quand Éric avait parlé d'élargir un peu la zone,

705 ça veut dire que c'est pas juste... c'est ni un projet de Ville-Marie, ni un projet du Sud-Ouest, c'est un projet qui chevauche les deux territoires, créant un lieu, un espace, sans nier toutes les étapes précédentes pour le développement de chacun de ces projets-là, mais créer un espace où, à la fois, la société civile avec les professionnels impliqués et les arrondissements peuvent discuter l'ensemble et la nature de ce projet-là puis les impacts.

710 Je dis : pour le quartier Bonaventure, il faut qu'il soit initié relativement à court terme. C'est sûr qu'il y a les consultations dans tous ces projets-là. Mais comment avoir ce regard-là, même quand ça concerne un secteur comme le secteur des Récollets où il y a beaucoup de propriétés privées, c'est pas des propriétés publiques, ça n'empêche pas, il faut développer une vision de ça. C'est les champs, c'est les terrains de stationnement massifs.

715 Si on ne développe pas une vision d'ensemble sur ces terrains-là, c'est quelqu'un d'autre qui va le faire à notre place. Ça fait que c'est pas très bon. Ou on va être à la merci toujours de réagir au projet au lieu d'avoir cette vision-là d'avance, avant que le projet arrive.

720 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

725 Monsieur Chénard?

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

730 Oui. Vous mentionnez dans votre document que l'îlot de la Commune devrait être réservé exclusivement à du logement social et communautaire. Est-ce que ça ne va pas un petit peu contre l'objectif de mixité sociale où on veut que ça soit un petit peu partout...

M. ÉRIC MICHAUD :

735 Bien, le projet en question, le terrain en question n'est pas un projet qui permet la construction d'énormément de logements. De toute façon, même avec la tour qui est projetée, qui est quand même d'une bonne hauteur, là on parle d'un projet de moins de 200 logements, si je me trompe pas?

740 Donc, oui, c'est tout à fait acceptable que ce soit uniquement du logement social et communautaire, dans la mesure où le logement social et communautaire implique déjà de la mixité. Parce que quand on parle de logement social et communautaire, avec le programme gouvernemental existant, AccèsLogis, c'est à la fois des personnes à faible revenu, mais
745 c'est des personnes aussi à modeste ou moyen revenu. Parce qu'il y a seulement 50 %...

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

Abordable et social.

750

M. ÉRIC MICHAUD :

C'est ça. Donc, la configuration même du programme inclut une mixité dans les projets. D'autre part, si on regarde, pour avoir fait une étude, la statistique sur l'Arrondissement, si on regarde, par exemple sur la rue de la Commune, la mixité n'est pas très présente actuellement. Donc, intégrer un projet où il y aurait des personnes à plus modeste revenu serait sans doute bénéfique, justement, pour introduire un peu de mixité sur cette rue-là.

755

760

M. RON RAYSIDE :

Il faut voir avec les développements depuis les derniers 15 ans ou 20 ans dans tout le secteur de Petite-Bourgogne, Griffintown, Vieux-Montréal, tous les quartiers autour. Si on exclut les hypothèses de logements sociaux dans le tri postal, Griffintown et CN, on verrait que c'est massivement les projets privés et non pas du logement social qui étaient faits depuis 20 ans, dans tout ce qui tourne autour de ce secteur-là. Et quand on parle, il y a une mixité micro, mais il y a aussi un genre de mixité macro qu'il faut tenir compte.

765

M. ÉRIC MICHAUD :

Peut-être un dernier rajout. C'est qu'évidemment, c'est un terrain municipal. Donc, c'est là que la Ville a peut-être le levier le plus important. Donc, c'est pour ça qu'on pense que ce serait inacceptable que la Ville cède ça au privé, dans ce contexte-là.

770

775

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

Une dernière petite question. Vous parlez d'un boulevard sans îlot. Pouvez-vous nous parler un petit peu plus comment vous arrivez à cette conclusion-là?

780

M. RON RAYSIDE :

Mais l'idée de cette proposition-là, sans savoir tous les détails pourquoi on y est arrivé, évidemment c'est une proposition « semi-innocente », si je peux la qualifier comme ça, on voit beaucoup d'inconvénients de créer un îlot avec, dans les faits, deux autoroutes de chaque côté, au lieu de concentrer l'arrivée en auto et même peut-être les autobus sur une artère, et pour créer un vrai îlot, soit d'un côté ou l'autre, qui est beaucoup plus conviviale en termes de qualité de vie et pas être au milieu de la circulation, mais d'être à côté de la circulation.

785

790 C'est un peu ça, l'esprit. Et même je dirais, l'esprit, aussi, vous savez, au lieu de
monter la trame et l'esprit de l'autoroute Bonaventure, c'est de descendre l'esprit de la rue
University vers le sud, si je peux le qualifier dans les termes un peu abstraits comme ça, là.

795 Et que, oui, avec une certaine quantité d'autos sur cette artère-là, mais au moins de
créer les îlots de chaque côté. Mais là, je me répète, créer des îlots plus sympathiques de
chaque côté ou un sur un côté.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

800 Est-ce que vous avez aussi, peut-être une vision en ce qui concerne les corridors
d'autobus?

M. RON RAYSIDE :

805 On n'a pas, on ne connaît pas assez techniquement pour les implications, mais
toujours dans l'esprit des suggestions, au moins un regard, mais tant qu'à avoir ce boulevard
urbain, bien d'avoir les autobus là-dessus. Au lieu de fractionner les inconvénients, de les
mettre ensemble avec un vrai boulevard urbain. C'est un peu ça l'esprit. Est-ce que la
jonction avec le terminus, avec de la Gauchetière, ça fonctionne? Ça, je ne sais pas, mais
810 c'était ça derrière l'esprit de... c'était ça l'esprit derrière la proposition.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

Merci beaucoup.

815

M. ÉRIC MICHAUD :

On s'est moins penché sur cet aspect-là, vu que c'était dans l'arrondissement voisin,
là. On a laissé nos collègues développer plus cette question-là.

820

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

Bien sûr, bien sûr. Merci beaucoup.

825 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais presque devoir faire une réprimande à ma propre commission. Je vais
conclure avec vous par une petite question. J'aimerais revenir – peut-être plus pour
monsieur Michaud – sur vos recommandations 4 et 11, respectivement, où vous parlez d'un
830 secteur d'intervention élargi et, en 11, d'un comité-conseil.

Sur le secteur d'intervention, je veux être bien sûre de comprendre, vous prendriez le secteur défini par la Société du Havre, mais en y adjoignant, à l'est, le Faubourg des Récollets?

835

M. ÉRIC MICHAUD :

Oui.

840

LA PRÉSIDENTE :

Vous conserveriez sensiblement les mêmes limites, mais en ajoutant, à l'est, le Faubourg des Récollets, c'est bien ça?

845

M. ÉRIC MICHAUD :

Oui, effectivement. Parce que dans le fond, ce qu'on se rend compte, c'est que le projet comprend... bien, en tout cas, selon l'évaluation de la Société du Havre, comprend à peu près, comprend un potentiel de 2 800... un potentiel de développement de logements de 2 800 logements. Mais il y en a dans le secteur d'intervention, sur les terrains qui appartiennent à la Ville, il y a un potentiel entre 800 et 1 000. Ce qui veut dire que le gros du potentiel, 2 000 unités, la façon dont on conçoit le projet qui est présenté ici, c'est qu'on laisse ça au secteur privé en disant que c'est... donc, ça veut dire que la mixité risque de ne pas être trop présente.

850

855

Or, nous, ce qu'on demande, c'est pour s'assurer que la Ville prend en main l'ensemble du développement résidentiel puis s'assure d'avoir une réelle mixité, qu'elle fasse un plan qui comprenne l'ensemble du quartier, dans le fond.

860

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Et en référence à votre comité-conseil composé de représentants de la société civile, acteurs du milieu, Ville de Montréal et des deux arrondissements, qui pourrait éventuellement contribuer à l'élaboration d'un PPU, est-ce que ce serait même comité-conseil que vous souhaitez, en recommandation 12, associer aux phases ultérieures de réalisation du projet qui, une fois le travail, je dirais, global et d'aménagement et de... se concentrerait, par la suite, davantage sur le logement au cours des phases ultérieures. Parce qu'on parle ici d'un projet, d'un avant-projet qui va se développer en temps long. Donc, ce comité-conseil est appelé à devenir quasi permanent, là, si j'entends bien vos recommandations?

870

M. ÉRIC MICHAUD :

875 Oui. Bien, en fait, c'est pour assurer un suivi dans le cadre du développement du
projet, un peu comme ça s'est fait avec Radio-Canada. Bon, là, évidemment, Radio-Canada
— et on a participé aussi à des négociations concernant le redéveloppement du site de
Radio-Canada — il y a eu un comité de formé en amont pour collaborer au développement
du projet lui-même. Puis par la suite, si le projet va de l'avant dans les différentes phases de
réalisation, le même comité devrait suivre l'évolution des travaux.

880

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Merci.

885

M. ÉRIC MICHAUD :

C'est nous qui vous remercions.

M. RON RAYSIDE :

890

Oui, merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

895

Au plaisir.

M. ÉRIC MICHAUD :

900 Ah oui. J'ai oublié aussi de vous dire, je vais vous laisser aussi un autre document
où, là, c'est un tableau qui émane encore de la Direction de l'habitation et qui, là, recense les
mises en chantier pour l'ensemble de Montréal, ainsi que les mises en chantier de
logements sociaux et communautaires. Et la même chose pour l'arrondissement de Ville-
Marie, c'est de là que j'ai tiré mes chiffres.

905

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

M. ÉRIC MICHAUD :

910

Donc, ces deux documents-là, à qui est-ce que je les...

LA PRÉSIDENTE :

915 Vous les mettez ici.

M. ÉRIC MICHAUD :

920 À vous?

LA PRÉSIDENTE :

925 Oui. Merci. Ce sera également déposé sur le site de l'Office. Je vous remercie, Messieurs Michaud et Rayside. J'inviterais madame Amélie Richard, s'il vous plaît.

Bonjour, Madame Richard.

Mme AMÉLIE RICHARD :

930 Bonjour. Alors, je représente aujourd'hui le Regroupement Information Logement qui œuvre dans le quartier Pointe-Saint-Charles à Montréal. Notre organisme, depuis 30 ans, est un OSBL dont la mission est de susciter la prise en charge des citoyens du quartier, de leurs conditions de vie et de logement.

935 Au fil des ans, tout d'abord, nous avons développé une expertise spécifique en aménagement urbain, en faisant le développement et la promotion du logement social et communautaire.

940 Si on s'intéresse au réaménagement de l'autoroute Bonaventure, c'est notamment parce que notre quartier est inclus dans l'un des secteurs d'intervention visés par la deuxième phase du projet. Et puisqu'on œuvre au niveau du logement, on craint certains impacts au niveau des milieux de vie de la population du quartier Pointe-Saint-Charles.

945 Donc, si je peux me permettre, suite à notre analyse du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, quelques éléments nous apparaissent comme étant préoccupants.

950 Donc, tout d'abord, pour nous, l'idée de remplacer une autoroute par un boulevard urbain n'a rien d'anormal, c'est même une tendance actuelle en aménagement urbain. Par contre, c'est l'implantation d'un boulevard de huit voies plus deux voies de transport en commun qui nous apparaît comme étant incompatible avec, aussi, la mise en place d'un milieu de vie, surtout dans un contexte où la Société du Havre souhaite y développer un secteur multifonctionnel et axé sur la réparation de la fracture urbaine causée à la fois par l'autoroute actuelle et par le viaduc du CN.

955 Donc, on propose aussi de créer des logements sur les îlots centraux, qui seraient
assailis de part et d'autre par le nouveau boulevard urbain. Pour nous, nous croyons que la
construction résidentielle sur ces îlots comporte en fait plus de risques que d'avantages pour
les futurs résidants, en fait, notamment au plan de la sécurité piétonnière et aussi au niveau
de la santé des personnes, surtout dans un contexte où on prévoit quand même un débit de
960 véhicules de 3 300 véhicules par heure aux heures de pointe.

 Au niveau du développement comme tel, on parle également de favoriser les
constructions en hauteur. Ça, ce sont des constructions qui sont assez dispendieuses. Donc,
pour nous, ça ne reflète pas les besoins actuels et réels des résidants du Sud-Ouest que
965 nous représentons, surtout au niveau des ménages à faible et modeste revenu.

 Nous sommes déçus aussi de constater qu'à l'heure actuelle, le projet prévoit mettre
ou, en fait, prévoit inclure des logements sociaux et communautaires uniquement sur les îlots
centraux qui seraient la portion des terrains municipaux, en fait, donc au beau milieu d'une
970 artère ou de deux artères à plusieurs voies. Pour nous, ça ne semble pas non plus
concorde avec les besoins des familles montréalaises qui, notamment, font l'objet d'une
attention particulière par l'administration municipale qui cherche à tout prix, en fait, à garder
les familles en ville.

975 Donc, pour nous aussi, au niveau du quartier Pointe-Saint-Charles, il y a des impacts
qu'on envisage. Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure prévoit un raccord au sein
de notre quartier, entre le pont Victoria et le pont Champlain, dans la deuxième phase de
développement.

980 Pour nous, au cours de l'automne 2009 et bien avant, lors d'un processus de
préconsultation qui a été fait également par l'Office de consultation publique, il y a été
mentionné que le succès du projet de développement des terrains du CN, qui est à proximité
du Havre de Montréal, finalement, il a été mentionné que le succès de ce projet-là passait
par un accès permanent par le sud du quartier, c'est-à-dire par la rue Marc-Cantin.

985 Donc, nous, on se demande pour quelle raison, d'emblée, puisque ce projet-là aussi
est sur la table puis qu'il vient de faire l'objet de consultations publiques, ne pourrait-on pas
arrimer la première phase du projet Bonaventure avec le besoin de créer une sortie par la
rue Marc-Cantin dans notre quartier Pointe-Saint-Charles. Ça correspondrait à une idée de...
990 bien, ça répondrait à un problème qu'on a et à un besoin qu'on a dans notre quartier,
finalement.

 Au niveau des besoins en matière d'habitation, que j'aimerais rappeler, on a des
grands besoins en matière d'habitation à Pointe-Saint-Charles et dans le Sud-Ouest aussi.

995

1000 Tout d'abord, il faut se rappeler qu'il y a eu une hausse des loyers médians dans notre quartier, de 17.7 %, c'est-à-dire une hausse qui est plus élevée que l'indice des prix à la consommation pour la province du Québec. Et la progression des loyers des locataires de Pointe-Saint-Charles est la plus importante à Montréal. En fait, c'est surtout aussi pour les personnes seules que cette progression est effarante. On parle d'une hausse de 22 % pour les logements d'une chambre à coucher, ce qui rajoute à la difficulté pour les personnes seules de se loger convenablement à Pointe-Saint-Charles.

1005 Au niveau des familles, on rappelle aussi que le taux de disponibilité des logements de trois chambres à coucher est très faible dans notre quartier, mais aussi ailleurs à Montréal. En addition avec les coûts des loyers, les familles avec enfants ont encore beaucoup de difficultés à se loger sur l'Île et nous souhaiterions qu'on tienne compte de ces nombreux besoins dans le développement du secteur Bonaventure. Et, aussi, il faut rappeler qu'il n'y a pas, à part le logement social et communautaire, de développeur de logements locatifs à Montréal en ce moment. Donc, on fait du condo ou du logement social. Donc, ce serait important de le considérer au moment de planifier le développement de l'autoroute Bonaventure.

1015 En terminant, nous craignons aussi qu'il y ait des effets au niveau de la spéculation foncière, d'où le lien avec notre crainte de voir encore les loyers augmenter. Donc, on constate que, comme société de développement, la Société du Havre a un pouvoir suggestif. Elle va avoir de l'emprise beaucoup sur les terrains municipaux, puisque c'est quand même une société qui est paramunicipale, mais ils auront peu d'emprise sur les terrains privés avoisinants. Donc, nous, on se demande s'il ne va pas y avoir aussi un effet de morcellement et que, plutôt que de voir une vraie planification d'ensemble, on va voir un développement par secteur.

1025 Donc, nos recommandations pour terminer. Tout d'abord, ce serait de repenser le projet Bonaventure pour favoriser le développement d'un milieu de vie en respect avec les quartiers avoisinants, dans une perspective de maintien dans les lieux des ménages à faible et modeste revenu; d'appliquer la stratégie d'inclusion comme un plancher, et ce, sur tous les terrains compris par la revitalisation du Havre et porter une attention particulière aux besoins des familles; et, finalement, que le projet Bonaventure s'arrime avec le projet des terrains du CN, afin de mettre en œuvre un accès par la rue Marc-Cantin le plus rapidement possible.

1035 En terminant, j'aimerais vous remercier de nous avoir donné l'occasion de nous exprimer et on espère avoir l'occasion de constater des modifications au projet dans les prochaines semaines.

LA PRÉSIDENTE :

1040 Merci, c'est pour ça qu'on est là. Outre l'ouverture de la rue Marc-Cantin et en référence à ce que vous indiquez à la page 6 quant aux réalités du quartier, pouvez-vous nous préciser la nature de vos inquiétudes quant à ces réalités-là dans un contexte où l'avant-projet tel que soumis se réaliserait?

1045 Outre l'ouverture de la rue Marc-Cantin, qui est souhaitée, est-ce qu'il y a d'autres niveaux d'inquiétude qui vous semblent à considérer dans l'immédiat, même s'il s'agit d'une phase 1 en avant-projet et tout?

Mme AMÉLIE RICHARD :

1050 Bien, écoutez, c'est certain que pour nous, le fait de favoriser une entrée de ville quand même prestigieuse et de laisser beaucoup de place à de nouvelles constructions immobilières, il va y avoir des pressions foncières qui vont découler jusque dans le Sud-Ouest, dans le quartier Pointe-Saint-Charles.

1055 Donc, la meilleure mesure à prendre, pour nous, pour lutter contre ça, c'est de permettre aux gens à faible et modeste revenu de pouvoir rester dans leur quartier, en favorisant le logement social et communautaire, puisqu'il n'y a pas d'autre alternative au niveau immobilier pour les personnes qui ne peuvent pas être propriétaires.

LA PRÉSIDENTE :

1060 Merci. Mes collègues souhaitent compléter? Jean-Claude Boisvert.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1065 Oui. Alors, Madame, je vais faire un court rappel de votre première recommandation :

« Le projet Bonaventure doit être repensé pour favoriser le développement d'un milieu de vie qui respecte les quartiers avoisinants. »

1070 Selon vous, bon, on sait que les quartiers avoisinants ont un certain nombre de caractéristiques qui leur sont propres.

Mme AMÉLIE RICHARD :

1075 Oui.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1080 Selon vous, quelles seraient les caractéristiques de ces quartiers-là qui mériteraient d'être mises en valeur par le projet qu'on étudie actuellement?

Mme AMÉLIE RICHARD :

1085 C'est une très bonne question. Bien, je pense aussi qu'il faut, pour ça, se référer aussi aux citoyens eux-mêmes. Donc, moi, je sais qu'il y a plusieurs personnes qui apprécient, disons, les constructions à plus faible densité. Je sais que ce n'est pas toujours évident à consolider avec le coût des terrains, notamment en proximité du centre-ville, mais je crois qu'il y a un effort qui peut être mis là-dedans.

1090 C'est certain aussi qu'on parle de quartiers où on favorise la proximité, notamment, des services, le transport en commun qu'on a aussi. C'est des quartiers, les quartiers centraux, que ce soit Ville-Marie, que ce soit Pointe-Saint-Charles, c'est des anciens quartiers industriels qui sont appelés à se redévelopper, et il va falloir faire ça aussi avec la vision des citoyens.

1095 Je pense qu'il faut faire attention, justement, de préserver des milieux de vie à plus petite échelle. Et je crois qu'il y aurait possibilité de faire un moins grand développement, même si c'est la porte du centre-ville ou sinon de ne pas nécessairement axer sur un si grand développement immobilier, puisque comme, de prime abord, la mise en place d'un boulevard urbain plutôt qu'une autoroute, ça m'apparaît comme étant une bonne idée.

1100

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Chénard?

1105

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

Est-ce que vous avez une vision en ce qui concerne les autobus, le corridor d'autobus?

1110

Mme AMÉLIE RICHARD :

Je ne me suis pas préoccupée de ça puisqu'on n'est pas des spécialistes en transport urbain, là. Voilà.

1115

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

Merci beaucoup.

1120 **Mme AMÉLIE RICHARD :**

De rien.

1125 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Madame Richard. J'inviterais monsieur Mariano Ventresca, s'il vous plaît. Monsieur Ventresca, bonsoir.

1130 **M. MARIANO VENTRESCA :**

Bonsoir. Je vous remercie, Messieurs et Madame les commissaires de me faire entendre. Le mémoire que je présente cet après-midi est sur un système de transport urbain sur rails. Les deux éléments de base c'est le tramway du... O.K. Les deux éléments de base, ce serait le tramway du Havre et le tram-train qui pourrait utiliser certaines parties des infrastructures du Tramway du Havre pour aller au centre-ville.

1135
1140 Vous avez la table des matières, l'introduction, je vais aller directement. Les deux lignes de tram-train pourront utiliser la voie de tramway urbaine, la rue Peel, à condition que le tram-train de Lachine prenne la voie ferroviaire jusqu'au bassin Peel, que le tram-train de Brossard, après avoir arrivé du côté de Montréal et qu'il aura fait son premier arrêt à l'Île-des-Sœurs, il prend la voie ferroviaire pour aller au bassin Peel. Et à partir de là, il pourrait utiliser la voie de tramway urbaine de la rue Peel, pour utiliser une des deux solutions que je vous ai expliquées dans le mémoire.

1145 Ensuite, si le tramway et le tram-train utilisaient un plancher bas, on n'a pas besoin d'investir des quais d'embarquement un peu spéciaux. On utilise des trottoirs simplement.

1150 Ici, vous avez une image de deux rames de tram-train de Portland en Oregon. Vous voyez qu'il y a une ligne dédiée et que le trottoir, c'est le quai d'embarquement et de débarquement.

1155 Moi, je dis que le tram-train est un véhicule intéressant pour l'île de Montréal, spécifiquement pour les gens qui habitent dans les arrondissements éloignés et villes banlieusardes. Ça éliminerait les correspondances entre les transporteurs et, aussi, ça éliminerait une couple d'automobiles. Tous les problèmes que les automobilistes pourraient avoir, ça éliminerait.

1160 Ensuite, la définition d'un tram-train : le tram-train c'est en fait un tramway qui permet d'utiliser les voies de tramway urbaines et les voies ferroviaires à l'intérieur de son parcours.

Ensuite, vous avez le pré-métro : le pré-métro, c'est un tramway qui peut utiliser une partie de la voie de tramway urbaine et elle peut continuer en souterrain, comme un métro léger. La plupart des villes européennes et américaines commencent à investir dans les pré-métros, à la place d'investir dans les métros lourds.

1165

Le tramway du Havre : le tramway du Havre pourrait être un bonus pour les deux projets en question, le réaménagement de l'autoroute Bonaventure et aussi Griffintown. On a vu le promoteur de Griffintown dire : « Pas de métro, pas de Griffintown. » En plus, ça permettrait de diminuer les véhicules au niveau du Vieux-Montréal, à améliorer le transport au niveau des gens qui habitent... les touristes, les gens qui travaillent à la Cité du Havre et, aussi, il y a aussi des fonctionnaires des trois niveaux qui ont des édifices dans le Vieux-Montréal.

1170

Ensuite, ça permettrait de donner un bonus à certains projets immobiliers comme, exemple, le Quartier des affaires, le Quartier des spectacles, vous avez l'Hôpital universitaire, l'édifice Viger, Griffintown et, tout dépendant du projet final du tramway du Havre, il pourra aussi bénéficier à l'îlot voyageur. Tout dépend si le gouvernement réussit à le réactiver.

1175

Ensuite, vous avez la première solution. C'est la solution où ça permettrait que les deux lignes de tram-train arrivent au bassin Peel. Il prend la voie de tramway urbaine jusqu'à l'intersection de René-Lévesque et Peel, et ensuite il tourne à droite, à l'est jusqu'à l'intersection de la rue University, et à University, il descend au terminus et ensuite il fait le contraire, le sens contraire. Ensuite, il prend jusqu'à René-Lévesque, ensuite il tourne vers l'ouest, il rejoint Peel et il redescend. Et il rejoint le bassin Peel pour reprendre les voies ferroviaires pour se diriger, chacun leur tour, à leur destination.

1180

1185

Ici, vous avez une photo du fameux futur tram-train d'Ottawa qui est de 28 mètres de long et d'une capacité de 240 passagers et d'un coût de 4 M\$. La ville d'Ottawa a acheté 22 de ces modèles-là avec option de plusieurs autres modèles. La ville de Calgary a aussi le même modèle qui est en bleu.

1190

Ici, vous avez l'explication de deux lignes de tram-train. Vous avez l'explication du fameux tram-train de Brossard et celui en haut, je ne sais pas si vous avez entendu, le fameux tram-train de l'est de Montréal qui passerait par les voies ferroviaires de la rue Souigny et qui permettrait un meilleur service dans l'est de Montréal.

1195

La solution, je viens de vous l'indiquer. Ici, vous avez un exemple de la rue Peel avec un tram-train qui peut être... ça, c'est deux unités de tram-train qui forment un tram-train complet. Ça peut être autour de 500 passagers, plus ou moins 500 passagers. C'est un exemple de la rue Peel qui pourrait devenir, dans le futur.

1200

1205 Ensuite, vous avez l'exemple de la rue René-Lévesque. Ça, c'est une configuration intéressante parce que c'est plus sécuritaire que l'exemple qui a été proposé par l'AMT, dont le tramway était en plein centre et, dans tous les cas, il y avait une possibilité d'accident pour les usagers.

1210 Ensuite, la deuxième solution c'est la solution du pré-métro ou métro léger. La solution c'est qu'on revient, tous les deux tram-train arrivent au bassin Peel. Ensuite, il prend la voie de tramway urbaine de la rue Peel jusqu'à l'intersection de Notre-Dame et Peel et par la suite, le tram-train ou les deux tram-trains pourront entrer à l'intérieur d'un tunnel pour accéder à la station Bonaventure. Cette solution serait intéressante, ça améliorerait le transport et un nouveau type de métro léger.

1215 Ensuite, vous avez un exemple d'un... supposons que vous êtes à l'intérieur du tramway ou d'un tram-train et que vous voyiez l'entrée du tunnel — ça, c'est une entrée d'un pré-métro. Par la suite, vous avez ici, vous avez la station... ça, c'est une station de pré-métro qui est à l'intérieur d'une faculté universitaire de San Diego et ça, c'est le tram-train de San Diego qui entre dans la station.

1220 Moi, j'explique que le pré-métro c'est une façon de faire un métro lourd, mais plus économique. Et que ça permet de jumeler l'usage d'un tramway en surface et une partie souterraine, que ces techniques pourraient être très bénéfiques pour les deux projets et aussi pour l'arrondissement Sud-Ouest. C'est un nouveau type de transport en commun qui
1225 pourrait être très intéressant, qui pourrait aussi peut-être contrôler et faire une diminution des véhicules. Et à la toute fin, je donne trois listes en Europe et aux États-Unis et au Canada qui ont...

1230 Ici, vous avez l'Europe, l'Allemagne, la Belgique et l'Italie, mais il y a d'autres villes. Il y a aussi des pays de type nordiques et l'ancien bloc soviétique qui ont de tels types d'infrastructures. Vous avez Boston, Minneapolis et Saint-Paul. Vous avez eu quelques années le modèle au Salon de l'environnement et aussi à « la journée sans ma voiture », San Francisco, Los Angeles, vous avez Buffalo, vous avez Philadelphie, Pittsburgh qui utilisent ça.

1235 À Toronto, dernièrement, ils ont inauguré le tramway 510 Spadina, que j'ai trois photos de cette ligne-là. Vous avez la Eglinton Crosstown qui est une autre ligne de pré-métro. Elle part de Scarborough et quand elle arrive au centre-ville, elle passe sous terre et quand elle sort, elle se dirige vers l'aéroport.

1240 **LA PRÉSIDENTE :**

1245 Il ne vous reste que quelques minutes, je vais vous demander d'aller vers la conclusion, s'il vous plaît.

M. MARIANO VENTRESCA :

1250 O.K. Ma conclusion, O.K. En conclusion, je peux dire que le projet en général est un très bon projet, parce que ça élimine les problèmes que l'autoroute Bonaventure a créés, les bouchons de circulation journaliers, la défiguration du Vieux-Montréal, l'appauvrissement du Sud-Ouest. Il a aussi handicapé la libre circulation en surface. Les bénéficiaires de ça, ça va être les usagers et le transport en commun. Ça permettrait aussi...

1255 C'est que le promoteur, quand ils ont présenté ce projet-là, au début, dans les années 2000, 2003, 2004, ils ont parlé de deux lignes de tramway : celle du Havre et celle qui s'en allait vers les deux îles, Notre-Dame et Sainte-Hélène, qui est aujourd'hui Jean-Drapeau. Ici, vous avez la photo en question.

1260 Ensuite, la partie négative, c'est qu'au Québec, le gouvernement est trop orienté vers des projets autoroutiers. À un moment donné, le gouvernement qui sera présent et qui devrait prendre une décision, il devrait investir beaucoup d'argent vers le transport en commun. Actuellement, il y a trop d'études de faisabilité à répétition, sans aucune solution. Exemple, au mois de septembre, les trois maires et le Premier ministre du Québec avec les 12 M\$ au 20 kilomètres de métro, moi, je pense qu'il n'y en aura pas de prolongement du métro et les 12 M\$, c'est du gaspillage. Moi, j'aime mieux un gouvernement qui prend un petit projet et qui le réalise que d'avoir plusieurs grands projets et qu'il ne fait rien.

Ma conclusion, c'est ça.

1270 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie, Monsieur Ventresca, restez avec nous. Des questions de mes collègues? Monsieur Chénard?

1275 **M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :**

Pouvez-vous estimer un peu le pourcentage de voies qui serait de la réutilisation des emprises existantes?

1280 **M. MARIANO VENTRESCA :**

1285 Pour le tramway du Havre, il y a les deux lignes de voie ferrée du côté sud qui pourraient utiliser le tramway du Havre. Il y a actuellement, j'ai vu deux exemples de trajets du tramway du Havre qui pourraient peut-être utiliser une seule voie de la voie ferroviaire ou ils peuvent utiliser les deux voies ferroviaires, mais la solution finale c'est le maire de Montréal qui l'a.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

1290 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1295 Monsieur Boisvert?

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1300 Une petite question d'ordre plutôt technologie pour éclairer ma lanterne, si vous voulez. Vous nous avez parlé de tram-train. Vous avez parlé de métro léger, de pré-métro. Par rapport à ces systèmes-là, pouvez-vous nous situer le SLR? Technologiquement, ça ressemble à quoi par rapport aux autres?

M. MARIANO VENTRESCA :

1305 Le SLR, ça, c'est Line Rail Vehicle. Le Line Rail Vehicle fait partie de l'ensemble du tramway. Vous avez en haut le Line Rail Vehicle qui est, disons, l'arme architecture. Vous avez le Line Rail Vehicle, un côté vous avez le tramway, le tram-train et entre le tramway et le tram-train, vous pouvez utiliser le métro léger. Parce que le métro léger, on peut utiliser, soit par le tramway ou le tram-train.

1310 Et le Line Rail Vehicle, normalement le Line Rail Vehicle c'est des véhicules avec des planchers élevés, comme le C-train à Calgary ou à Edmonton. Mais là-bas aussi, on essaie d'aller vers les technologies avec le plancher bas, parce que ça coûte cher faire des quais d'embarquement élevés. On utilisera des trottoirs simplement qui coûtent moins cher à construire.

1315

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1320 Merci, Monsieur.

M. MARIANO VENTRESCA

De rien.

1325 **LA PRÉSIDENTE :**

Je quitterais un peu les aspects technologiques, je voudrais vous entendre, si vous le souhaitez, si vous souhaitez bien me répondre, c'est quoi votre vision du boulevard urbain dans le contexte réaménagement?

1330 **M. MARIANO VENTRESCA :**

Le boulevard urbain, ce serait une combinaison du transport et de la voiture. À Montréal, c'est impossible – excusez le terme – de botter le derrière aux automobiles. Il faudrait les contrôler et peut-être les contrôler comme à Londres, en Angleterre. Même Toronto essaie de faire ça.

Le tramway c'est une combinaison du transport qui pourrait être une partie réservée aux tramways, aux tram-trains et les autobus où les autobus véhiculeraient avec les automobiles et même les camions. Je ne dis pas les camions, quand ils débarquent leur stock dans un quartier industriel, prendraient l'autoroute, mais ils peuvent utiliser les boulevards urbains.

LA PRÉSIDENTE :

Cette cohabitation-là dont vous parlez pourrait être accueillie dans le boulevard urbain qu'on souhaite faire en réaménagement l'autoroute?

M. MARIANO VENTRESCA :

Oui. Comme exemple, moi, je suis aussi membre du parti politique Projet Montréal. Le projet que le MTQ pense faire à la rue Notre-Dame avec des... le mettre sous terre. Ça, c'est épouvantable. Surtout une autoroute sur le bord du fleuve. Le bord du fleuve, ça appartient à tout le monde, pas à l'automobile.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie, Monsieur Ventresca.

M. MARIANO VENTRESCA :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais monsieur John Burcombe, s'il vous plaît. Monsieur Burcombe, bienvenue!

M. JOHN BURCOMBE :

Bon après-midi, Madame la présidente, Messieurs les commissaires. Je suis John Burcombe, mais je fais cette présentation à titre personnel.

1375 D'abord, quelques remarques sur les audiences. Lors de la première partie, le promoteur s'engageait à fournir certaines informations supplémentaires et de répondre à des questions posées par la commission. Or, je n'ai trouvé rien de nouveau dans les documents déposés. De plus, la commission a sollicité des questions du public, mais on ne voit aucune trace de ces questions sur le site Internet de la commission. À cause de ces lacunes, le raisonnement dans mon mémoire manque de rigueur.

1380 Alors, pour le projet comme tel, dans sa présentation, le promoteur a sauté quelques étapes sans explication. Le concept original était fondé sur le prolongement de la rue University, qui a été mentionné dans une des présentations cet après-midi, et c'était plutôt ça qui était le projet original plutôt que ce qui est présenté maintenant, sur la circulation séparée avec un îlot entre deux artères à sens unique.

1385 Il manque aussi l'analyse d'un projet avec fermeture des bretelles de l'autoroute Ville-Marie. Le concept original n'incluait pas les projets accessoires du corridor Dalhousie pour les autobus de la Rive-Sud et du stationnement sous la place publique.

1390 En ce qui concerne le corridor Dalhousie, en attendant un lien tram-train avec la Rive-Sud, il serait préférable, à mon avis, que les autobus aient des voies réservées, soit une des quatre voies prévues sur la rue ou les rues qui remplaceraient l'autoroute actuelle.

1395 Quant au stationnement, il n'y a aucune justification pour les 735 places prévues, pour les raisons suivantes : premièrement, un besoin de stationnement est attaché à un bâtiment et le projet, à ce point, n'inclut pas des immeubles. Deuxièmement, il n'y a qu'environ 80 places de stationnement qui disparaîtront avec la démolition de l'autoroute Troisième, le coût exorbitant par case de stationnement, que j'estime à quelque 80 000 \$ par place de stationnement. Et, quatrièmement, l'augmentation de l'offre de stationnement inciterait l'utilisation de l'automobile, quand la Ville prétend qu'elle veut la réduire en faveur
1400 du transport en collectif.

1405 Et pour élaborer sur ce dernier point, la Ville prétend vouloir réduire l'utilisation de l'automobile au centre-ville. Elle reconnaît bien que le contrôle du stationnement est un outil pour le faire, mais en réalité, elle agit à contresens en autorisant l'augmentation, compte tenu de l'offre.

1410 Le plan de transport vise l'instauration d'une politique de stationnement axée sur la réduction de l'utilisation de l'automobile, mais il n'y a pas d'échéancier pour sa réduction et son adoption. En ce moment, la Ville n'a même pas d'inventaire du nombre de places de stationnement hors rue au centre-ville. En effet, le dernier inventaire date de 1995.

Pour moi, la Ville doit prioriser le développement de cette politique afin de réduire la pollution atmosphérique avec ses effets nuisibles sur la santé et de contribuer à la cible de réduction des gaz à effet de serre établie par la Ville, soit une réduction de 30 % d'ici 2020. Et, actuellement, je remarque que dans le budget qui vient d'être présenté aujourd'hui, la Ville agit timidement sur le stationnement, en indiquant qu'ils vont introduire une taxe sur les stationnements commerciaux.

1420 Finalement, je suis heureux de constater que le promoteur chercherait la certification LEED ND pour le projet, soit la certification des États-Unis appelée Leadership in Environmental and Energy Design for Neighbourhood Development, qui sera partiellement adaptée aux conditions canadiennes. Mais il faut, afin d'être cohérents, que les futurs bâtiments soient aussi certifiés LEED ou l'équivalent.

1425 Alors, merci de votre attention.

LA PRÉSIDENTE :

1430 Merci, Monsieur Burcombe. Une précision pour votre bonne compréhension avant de passer la parole à mes collègues pour quelques questions. La commission n'a pas le mandat de faire des analyses ou des études en référence à vos questions soulevées qui seraient restées sans réponse, adressées à l'Office. Donc, ni l'Office ni la commission n'a le mandat de faire quelque analyse que ce soit, étude comparative ou autrement.

1435 Par contre, lorsque quelqu'un ou qu'il est mentionné qu'une étude existerait ou qu'une analyse existerait déjà, la commission a le mandat de l'intégrer à son site Web. Donc, c'est dans ce sens-là qu'on intègre au fur et à mesure – d'ailleurs, vous l'avez remarqué – différentes documentations.

1440 Il arrive également que la commission s'adresse au promoteur pour demander certaines questions spécifiques, auquel cas et les questions et les réponses sont également mises sur le site Web.

1445 Par contre, on n'a pas le mandat de réaliser nous-mêmes des analyses ou des études.

M. JOHN BURCOMBE :

1450 Non, non. Mais votre question sur le stationnement, vous avez demandé au promoteur de déposer de l'information là-dessus et il n'y a rien qui a été déposé. Et les questions que j'ai envoyées à la commission, je ne sais pas qu'est-ce qui s'est passé avec ces questions, je n'ai même pas eu un accusé de réception. Qu'est-ce qui se passe avec les questions qui sont passées à la commission?

1455 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est qu'on ne répond pas à des questions directes. On répond à des demandes. Si par exemple vous nous dites : Je sais qu'il existe telle étude, datée de telle date, et cetera, et que l'information s'avère juste, on la trouve et on la met sur le site. Par contre, la commission
1460 ne peut pas répondre à des questions directes du genre de la vôtre qui se formulait ainsi :
« Veuillez fournir une comparaison des deux formes, par exemple, une comparaison détaillée. »

M. JOHN BURCOMBE :

1465

Mais c'est une question que la commission pourrait demander au promoteur, mais vous ne faites pas ça?

LA PRÉSIDENTE :

1470

Non, parce qu'on ne peut pas relayer des questions. C'est dans le cadre de votre mémoire, le cas échéant, que vous pouvez faire cette formulation-là.

M. JOHN BURCOMBE :

1475

C'est que moi, je suis plutôt familier avec la procédure du BAPE où on peut poser des questions et c'est la commission qui décide si ces questions sont valables ou si elles sont pertinentes pour acheminer au promoteur, mais ça ne marche pas comme ça dans l'OCPM?

1480

LA PRÉSIDENTE :

Les règles de l'Office, malheureusement, sont un peu différentes. Cette précision étant faite, est-ce que mes collègues... Monsieur Boisvert?

1485

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

C'est une simple précision, Monsieur Burcombe. Je n'ai pas tout à fait compris votre argumentaire concernant les 735 places de stationnement. Parce que vous dites que dans le projet, ces places-là se justifieraient s'il y avait des immeubles. Mais vous dites que dans le projet, il n'y a pas d'immeubles. Mais je comprends mal, là. Parce que l'ensemble des îlots centraux comprend plein d'immeubles.
1490

M. JOHN BURCOMBE :

1495

Oui, mais je crois que le promoteur a été très emphatique là-dessus. Le projet tel que présenté n'inclut pas les immeubles. Alors, mais le stationnement est associé à un immeuble. Les exigences du règlement sur le stationnement, si vous bâtissez un bâtiment avec telle ou telle superficie, tel ou tel nombre de places, nombre de logements, il y a un besoin d'un certain nombre de places de stationnement.

1500

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Faites-vous référence au stationnement qui serait sous la place publique?

1505

M. JOHN BURCOMBE :

Oui. Je fais référence au stationnement en général. Pourquoi le projet intègre du stationnement sans qu'on connaisse ce sera quoi les besoins des bâtiments? C'est des bâtiments qui exigent des stationnements, pas un terrain vague. Ce projet, sa raison d'être est de créer un terrain pour la construction des immeubles. Ils ne disent pas, ils ne parlent pas du tout des immeubles, quel type d'immeuble qui sera bâti sur ce terrain qu'ils vont créer avec la démolition de l'autoroute.

1510

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

J'ai encore de la difficulté à comprendre votre argument là-dessus.

1515

M. JOHN BURCOMBE :

1520

Mais pourquoi créer des stationnements quand on détruit uniquement à peu près 80 places? Alors, pourquoi créer un stationnement de plus de 700 places pour remplacer 80 places qui sont perdues?

1525

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Oui, mais les bâtiments qui sont implantés représentent une certaine densité en termes de bureaux, d'habitations, d'hôtels.

1530

M. JOHN BURCOMBE :

Oui.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

1535

Alors donc, il y a une comptabilité à faire de l'ensemble des stationnements qu'on doit trouver sous les îlots. Est-ce que vous considérez que les 735 dépassent cette comptabilité-là?

M. JOHN BURCOMBE :

1540

Une fois que les bâtiments sont spécifiés, on arriverait avec le nombre de places de stationnement, et c'est les développeurs de ces bâtiments qui doivent payer pour la construction de ces stationnements, et c'est à ce moment-là qu'on considère des stationnements, pas à ce point-ci qui est seulement, qui considère uniquement l'infrastructure des rues. L'infrastructure du service public. C'est pas plus que ça qui est fourni par ce projet.

1545

LA PRÉSIDENTE :

1550

Je comprends qu'il y a deux éléments. C'est-à-dire que le stationnement soit assumé par le secteur privé qui sera éventuellement intéressé à occuper, par certains immeubles dont le gabarit reste à déterminer, et auquel cas on déterminera.

M. JOHN BURCOMBE :

1555

C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

1560

Donc, conséquemment, qu'on ne mentionne pas à ce moment-ci quelque nombre de stationnement requis que ce soit.

M. JOHN BURCOMBE :

1565

Comme j'ai dit, originalement, il n'y avait pas de stationnement prévu. Alors, pourquoi ils ont ajouté ce stationnement souterrain? C'est pas expliqué par le promoteur.

LA PRÉSIDENTE :

1570

Je vous remercie, Monsieur Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE :

1575 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1580 Monsieur Burcombe étant notre dernier intervenant, est-ce que le représentant de la Société du Havre, monsieur Réjean Durocher, aurait quelques éléments de rectification?

M. RÉJEAN DUROCHER :

1585 Est-ce que sur le dernier sujet, vous considérez avoir suffisamment d'information? Si je peux en fournir davantage pour répondre à monsieur et aux membres de la table?

LA PRÉSIDENTE :

1590 Je relayerais la question à monsieur Burcombe. Est-ce que, profitant, entre guillemets, de la présence de monsieur Durocher de la Société du Havre, on pourrait prendre quelques minutes pour adresser une ou deux questions de précision auxquelles monsieur Durocher serait disposé à vous répondre?

M. JOHN BURCOMBE :

1595 Est-ce que lors de la première partie, si je me souviens bien, le promoteur a indiqué qu'il a en sa possession un inventaire des stationnements tout autour dans le secteur, qu'il chercherait pour le déposer, mais c'était pas déposé. Est-ce qu'on a cette information?

1600 **LA PRÉSIDENTE :**

 La comptabilité des stationnements dans le secteur?

M. JOHN BURCOMBE :

1605 Oui. Et la question de la commission était : est-ce que le promoteur peut justifier le stationnement en termes...

LA PRÉSIDENTE :

1610 Ça, je demanderais simplement des questions de précision et non pas de discussion. Ça, on n'est pas là pour discuter, malheureusement. Donc, est-ce que la comptabilité, Monsieur Durocher, la comptabilité des stationnements a été effectuée?

1615 **M. RÉJEAN DUROCHER :**

Disons qu'il faut faire attention. Stationnement Montréal, c'est la personne qui va s'occuper du stationnement. Et dans le cas présent, il y a eu une étude qui a été réalisée par une firme de consultants et ils ont fourni à Stationnement Montréal, ce que j'appellerais une
1620 étude de préféabilité. Et Stationnement Montréal a à regarder, j'appellerais, un coût d'opportunité de construire un stationnement à cet endroit-là.

Présentement, effectivement, il n'y a pas 700 places nécessairement, mais le coût d'opportunité c'est qu'il y a à peu près 200 cases de stationnement qui vont être perdues.
1625 Pour eux autres donc, c'est vraiment un coût d'opportunité.

LA PRÉSIDENTE :

Non, je voudrais simplement avoir une réponse très précise et la plus courte possible. Est-ce que la comptabilité, le comptage des stationnements...
1630

M. RÉJEAN DUROCHER :

À l'intérieur de cette étude-là, il y a eu une évaluation des places de stationnement au pourtour du projet, ceux perdus par eux et ceux, éventuellement, qui pourraient être accessibles dans l'éventualité ou la mise en valeur des terrains.
1635

LA PRÉSIDENTE :

Et cette étude-là est disponible?
1640

M. RÉJEAN DUROCHER :

Elle est disponible par Stationnement Montréal.
1645

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Je vous remercie, Monsieur Durocher. Je vous remercie, Monsieur Burcombe.
1650

M. RÉJEAN DUROCHER :

Merci.

1655 **LA PRÉSIDENTE :**

1660 Merci, Monsieur Durocher, pour ces rectifications. On arrive donc à la fin de cette
seconde séance. J'aimerais remercier les représentants de la Société du Havre,
collaborateurs et partenaires, toute l'équipe de l'Office qui a assuré le soutien et la logistique
de cet après-midi. Cette assemblée est maintenant terminée. Nous continuerons ce soir ainsi
que la semaine prochaine, les 18 et 19 janvier, dans cette même salle pour les séances
ultérieures d'audition des mémoires.

1665 Merci à toutes et à tous de votre présence et de votre participation.

AJOURNEMENT

1670 * * * * *

1675 Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifie sous mon
serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et
fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :

1680 _____
Yolande Teasdale, s.o.

1685