

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président
 Mme ARIANE ÉMOND, commissaire
 M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE REVITALISATION
DU QUARTIER SAINTE-MARIE**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 4

Séance tenue le 6 juin 2011, 19 h
Centre Dom Polski
1956, rue Frontenac

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 6 JUIN 2011 1
MOT DU PRÉSIDENT 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

CANADIEN PACIFIQUE

Mme Denyse Nepveu 3

GROUPE EN RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE

MM Pierre Brisset et Jean Décarie 20

M. Hugo Séguin 38

M. Leonardo Sa..... 52

M. Christian Murphy..... 60

RECTIFICATION

M. Louis-Henri Bourque..... 75

MOT DU PRÉSIDENT

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président :

5 Alors, devant l'immense foule rassemblée, il me fait plaisir d'ouvrir la présente session
de travail de la commission sur le *Programme particulier d'urbanisme du quartier Sainte-Marie*,
préparé par l'arrondissement Ville-Marie. Je n'ai pas ma carte devant moi, mais je m'appelle
André Beauchamp et je préside la présente commission. Louise Roy, la présidente de l'Office
de consultation publique m'a demandé d'assumer la présidence du groupe de travail. Je suis
10 accompagné de madame Ariane Émond, qui est journaliste indépendante. Bonsoir, Madame!
Et monsieur Jean-Claude Boisvert, architecte, presque urbaniste. Bien.

 Alors, la commission est soutenue évidemment dans ses travaux par monsieur Michel
Agnaïeff que vous voyez et monsieur Olivier Légaré, qui est analyste à l'Office de consultation.
15 Monsieur Agnaïeff agit comme secrétaire de la commission.

 Je vous présente aussi les autres personnes au soutien. Alors, à la logistique à
l'arrière, Jimmy Paquet, accompagné de Naht Tan Le, à l'accueil et, évidemment, la
sténographie est assumée par madame Yolande Teasdale et la sonorisation par monsieur
20 Michel Jutras.

 Alors, on arrive à la fin de nos travaux. On devrait terminer ce soir. Vous savez que les
fonctions générales de l'Office, il s'agit d'analyser en public le PPU qui nous est soumis, de
permettre aux citoyens de poser des questions et recevoir l'information et, dans le présent
25 moment où nous sommes, de faire valoir leurs opinions, de dire leurs commentaires et de faire
leurs propositions pour approuver ou changer ou modifier ou quel est leur avis sur le présent
projet examiné ensemble.

 La commission essaie de faire son travail le mieux possible. Nous sommes soumis,
30 d'une part, à un code de déontologie que vous pouvez parcourir, si vous voulez, il est

disponible. Et, évidemment, nous sommes libres de toute attache à qui que ce soit. Nous n'avons pas d'intérêt particulier en cause dans le présent dossier.

35 Donc ce soir, nous aurons cinq communications, ce qui devrait nous permettre de finir pas trop tard dans la veillée. Le climat est toujours le même. Je vous donne à peu près vingt minutes – on essaie de s'en tenir dans ce cadre-là – vous présentez votre mémoire dans, si possible, une dizaine de minutes. Nous avons lu les mémoires, nous les avons discutés ensemble, nous avons préparé des questions et nous voulons vous poser des questions, pas
40 du tout pour vous mettre en boîte, mais pour bien comprendre ce que vous voulez nous dire et voir aussi comment vous vous situez par rapport à d'autres intervenants, pour comprendre l'ensemble de la dynamique de la session.

Je signale la présence de la Ville de Montréal, monsieur Louis-Henri Bourque et vous êtes accompagné ce soir de monsieur Marc Labelle. C'est bien ça? Alors, bienvenue,
45 Messieurs!

Je rappelle aussi qu'il existe dans la procédure un droit de rectification. Ce n'est pas un droit argumentaire. C'est un droit pour corriger des faits, s'il y a des erreurs de faits qui se sont glissées. Je vous fais l'économie de ma farce sur mon âge. Ceux qui ne la savent pas, je vous
50 la répéterai en privé.

Alors, donc, il y a un certain décorum. Le décorum, c'est qu'au fond, il y a une qualité des échanges, il y a un respect des intervenants. Ce n'est pas l'idée de faire une rencontre guindée ou stressée, mais de la faire dans la plus grande sérénité possible.
55

Alors, j'invite donc dès maintenant madame Denyse Nepveu, s'il vous plaît.

Mme DENYSE NEPVEU :

60 Bonsoir, Monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, Madame!

65

Mme DENYSE NEPVEU :

Bonsoir, Madame Émond, Monsieur Boisvert! Alors, mon nom est Denyse Nepveu et je représente le chemin de fer Canadien Pacifique. Alors, je vous remercie, Monsieur le président et les membres de la commission, pour cette possibilité de présenter nos commentaires dans le cadre du plan de revitalisation du quartier Sainte-Marie.

70

Alors, ma présentation va porter essentiellement sur le rôle et l'importance du triage, les activités ferroviaires du triage Hochelaga qui est situé dans l'Arrondissement, particulièrement son rôle dans la desserte actuelle et future du Port de Montréal et aussi, sur la nécessité à long terme d'assurer une cohabitation harmonieuse entre les différentes activités présentes dans le secteur.

75

Alors, CP comme plusieurs sans doute le savent, exploitent un chemin de fer transcontinental d'environ 24 000 kilomètres qui couvre le Canada et une bonne partie des États-Unis. On offre des services de transport ferroviaire et intermodal des marchandises, de même que des services de logistique et une expertise en chaîne d'approvisionnement.

80

On dessert les grands centres d'affaires du Canada, de Montréal à Vancouver, de même que les régions du nord-est et du Midwest des États-Unis et, enfin, ce qui est pertinent dans le contexte, il y a environ un peu plus du tiers de nos activités qui sont reliées au commerce international, c'est-à-dire au transport principalement de conteneurs qui entrent par les différents ports, qui entrent ou qui sortent par les différents ports que nous desservons, soit celui de Montréal et Vancouver au Canada, et New York et Philadelphie, aux États-Unis.

85

90

De par sa situation géographique privilégiée à quelque 1600 kilomètres à l'intérieur des terres, le Port de Montréal est fort bien positionné pour accueillir plusieurs des grandes

95 lignes maritimes internationales et, de ce fait, constitue un des principaux centres de transbordement du trafic transatlantique. En fait, son grand avantage, et c'est relié à son positionnement à l'intérieur des terres, c'est la liaison intermodale, en fait, la plus directe entre le cœur industriel de l'Amérique du Nord et les marchés de l'Europe du Nord et de la Méditerranée. Et c'est finalement la chaîne de transport qui offre le meilleur temps de transit à partir de Montréal jusqu'à Chicago et autres villes du Midwest.

100 En 2010, le port a manutentionné 1,3 million de EVP, ce qu'on appelle des équivalents 20 pieds qui sont la mesure qui est utilisée pour les conteneurs, dont environ 60 % empruntent le chemin de fer soit pour sortir du port et se rendre à destination finale ou pour revenir au port en provenance des États-Unis ou de l'Ontario et traverser de l'autre côté. CP, en fait, est le principal prestataire des services ferroviaires du port, le principal prestataire ferroviaire du port, et ce, depuis de nombreuses années.

110 Face à la croissance du commerce international au cours des 10 dernières années, le port a diversifié ses activités en accueillant un volume croissant de trafic en provenance aussi du Moyen-Orient et de l'Asie, de même que d'Afrique et d'Amérique latine. En 2010, le port a connu une augmentation de 6,7 % de son trafic par rapport à 2009 et, à plus long terme, il prévoit en fait doubler le volume de trafic au cours probablement des dix prochaines années, générant donc des retombées économiques encore plus importantes pour l'agglomération métropolitaine.

115 Le triage Hochelaga, quant à lui, est situé dans l'Arrondissement. Je pense que tout le monde est familier. En fait, il est bordé par les rues Ontario, au nord; Moreau, à l'est; Notre-Dame, au sud; et Bercy, à l'ouest. Sa construction remonte à 1876 et CP en est devenue propriétaire en 1880. En fait, dès ses tout débuts, le triage Hochelaga était principalement dédié au service du Port de Montréal et il continue à jouer ce même rôle clé.

120 En effet, c'est au triage Hochelaga que sont assemblés tous les convois de conteneurs qui sortent et qui entrent au Port de Montréal. Il y en a environ de six à huit par jour et un total en moyenne de 40 par semaine. Le triage est en opération sept jours par semaine et 24

125 heures par jour, puisque ses activités sont directement reliées à l'arrivée et au départ des navires, lesquels n'ont pas vraiment d'horaire fixe.

130 L'intégration des installations portuaires et ferroviaires à Montréal constitue une plateforme intermodale très performante qui fait de Montréal, en fait, une porte d'entrée majeure du commerce international en Amérique du Nord. Le port et ses partenaires génèrent annuellement 1,8 milliard de dollars dans l'économie de Montréal, du Québec et du Canada. Et le 1,8 milliard est une petite correction par rapport à mon mémoire qui présentait 1,5 milliard.

135 **LE PRÉSIDENT :**

Je trouvais que l'inflation était allée vite.

Mme DENYSE NEPVEU :

140 Oui, ça avait crû rapidement. Il y avait une faute de frappe, je crois. Et représente quelque 18 000 emplois directs et indirects. Et il va de soi que la Ville de Montréal considère le port comme un élément stratégique de son économie et qui devrait être préservé et conservé.

145 En fait, on transporte plus de 350 000 conteneurs au triage sur une base annuelle. Et à la lumière des perspectives de croissance du port, on s'attend à ce que le volume continue de croître. Contrairement à ce que peut-être d'autres gens ont tendance à penser, que ces activités-là sont en déclin, ce n'est pas du tout le cas. Comme je le disais, le port prévoit doubler son volume d'activités dans les prochaines années.

150 Et, évidemment, l'intégration des activités ferroviaires et portuaires implique nécessairement une très grande proximité des installations respectives du chemin de fer et du port. C'est vraiment ce qui constitue l'avantage concurrentiel du Port de Montréal par rapport à ses concurrents de la côte est du continent. Et je pense qu'il serait vraiment impossible de les relocaliser ailleurs ou, enfin, de les éloigner l'une de l'autre.

155 Le plan de revitalisation du quartier Sainte-Marie est articulé autour de trois grandes orientations avec lesquelles vous êtes sûrement très familiers : la qualité des milieux de vie; la mise en valeur du potentiel de développement du territoire; et le développement d'une économie diversifiée.

160 Nous sommes particulièrement interpellés par la question de la qualité de vie et on est particulièrement inquiets de constater qu'il y a des projets de développement résidentiel aux abords de la cour de triage, de même qu'aux abords de nos infrastructures ferroviaires, de façon générale, qui ont été autorisés et voire même encouragés par les autorités municipales, sans réellement, à notre sens, évaluer le risque réel que pose cette proximité d'usage
165 complètement différent et, souvent, sans tenir compte des activités industrielles lourdes qui ont cours au triage.

En fait, j'aimerais porter à votre attention ou partager avec la commission notre expérience relativement à un projet de développement résidentiel qui sera situé au 2950, de la
170 rue Ontario, très précisément, un terrain qui jouxte la cour de triage et un projet dont nous avons pris connaissance, en fait, en juillet dernier. Ce projet comporte un volet de logement social qui est destiné aux personnes âgées et à des femmes en difficulté, de même qu'un immeuble à condos qui seront vendus à des prix abordables, les condos à prix abordables qui sont subventionnés.

175 Au total, on prévoit construire près de 200 unités d'habitation sur un terrain de moins de 100 000 pieds carrés. Les unités de logement proposées seront si près de la cour que dans certains cas, elles seront comme complètement entourées par les activités ferroviaires, les activités de triage des wagons, de montage des convois qui ne sont pas très discrètes comme
180 vous le savez très certainement.

Donc on est particulièrement inquiets de ça et de voir que fort probablement les résidents qui aménageront dans ces nouvelles habitations seront très rapidement incommodés par le contexte environnant qui est très lourd. D'autre part, les deux lots sur
185 lesquels les immeubles seront établis vont chevaucher une route, un des chemins d'entrée à

la cour où est-ce qu'il y a continuellement une circulation de camions lourds, de véhicules d'entretien, de véhicules d'urgence et, et cetera.

190 Donc, à notre avis, la situation pose des problèmes de sécurité pour les occupants futurs de ces unités d'habitation, compte tenu de la circulation de véhicules et compte tenu de la lourdeur des activités au triage Hochelaga.

195 Je profite, enfin, je partage avec la commission qu'on a exprimé nos préoccupations au promoteur. On a rencontré la direction de l'arrondissement Ville-Marie. On a aussi rencontré les gens du Service de l'habitation, puisqu'il s'agit d'un projet qui est subventionné. Mais, malheureusement, nos discussions avec ces différents intervenants, enfin, nous ont amenés à conclure assez rapidement qu'il n'y avait pas de possibilité de changement, enfin de la conception du projet, et encore moins de relocalisation vers un site qui aurait été peut-être plus acceptable pour les futurs résidents.

200 Sans m'étendre sur les éléments techniques de zonage, je me permets d'exprimer notre déception au fait qu'on n'ait pas été consultés en amont du projet pour qu'on puisse engager un dialogue avec les parties prenantes, puis essayer de trouver des solutions aux impacts qu'on appréhende avec passablement d'inquiétude.

205 En fait, ça m'a d'autant plus étonnée que l'arrondissement Ville-Marie est quand même un arrondissement très important et il y a déjà plusieurs arrondissements à Montréal qui ont pris l'habitude de nous contacter très en amont des projets, de nous faire part de ce qu'ils ont dans le collimateur, de telle sorte qu'on puisse intervenir et pas nécessairement pour les bloquer, mais souvent pour les modifier ou simplement alerter les gens qui sont derrière ces développements-là aux embûches qu'ils vont rencontrer éventuellement. Puis, aussi, prévenir le genre de conflit que ce type de situation là suscite très fréquemment.

215 En fait, on comprend bien le besoin de logements sociaux à Montréal, mais dans ce cas-là que je cite en exemple, il est difficile de comprendre le changement de zonage à des fins résidentielles, compte tenu de la proximité des activités industrielles très intenses.

Évidemment, on s'attend à ce que les problèmes de voisinage soient rapidement au rendez-vous avec probablement peu de solutions possibles pour atténuer tous les impacts.

220 Dans le cas dont je parle en ce moment, on n'a pas non plus été capable d'obtenir des copies des études d'impact qui ont été réalisées par le promoteur. Ce qui est dommage, parce qu'encore une fois, on aurait pu engager un dialogue et puis essayer de trouver des accommodements.

225 Donc le but de mon intervention, ce soir, c'est vraiment de sensibiliser les acteurs municipaux et la commission à la nécessité d'éviter ce type de situation et de se doter des moyens pour le faire. Le phénomène des usages incompatibles aux abords des voies ferrées et autres infrastructures de transport semble se poser de plus en plus souvent. Souvent, contre toute logique et au détriment de la sécurité, on autorise le développement aux abords
230 immédiats des corridors ferroviaires alors qu'on aurait pu prévoir des zones tampons ou d'autres formes de séparation telles que des marges de recul pour empêcher ou diminuer les effets du bruit et des vibrations.

235 Dans certains cas, on a même changé des zonages qui n'autorisaient que des occupations industrielles moins sujettes à être incommodées, pour y permettre des occupations résidentielles, commerciales ou institutionnelles et cette coexistence est malheureusement génératrice de conflits relatifs aux nuisances qui résultent des activités de transport.

240 Le secteur ferroviaire, par ailleurs, est très fortement réglementé au niveau fédéral, même dans ses relations avec ses voisins. En fait, la *Loi sur les transports* au Canada prévoit que les compagnies de chemin de fer qui construisent ou exploitent un chemin de fer doivent limiter les vibrations et le bruit à un niveau dit raisonnable. Et l'Office des transports du Canada, suite à des plaintes qu'elle reçoit, peut ordonner au chemin de fer de prendre des
245 mesures pour s'assurer qu'il se conforme à cette obligation légale.

250 En fait, au fil des années, les recours à l'Office des transports se sont multipliés. Il en va de même des plaintes que les chemins de fer reçoivent directement et qu'ils tentent de solutionner. Par ailleurs, ces mêmes plaintes se traduisent parfois par des recours légaux, notamment des recours collectifs, comme ça a été le cas dans le cas du triage Outremont qui a été assez médiatisé, où des propriétaires résidentiels riverains ont intenté un recours collectif contre CP qui, après plusieurs péripéties et décisions juridiques, a finalement été réglé à l'amiable, mais après un long moment et de lourdes dépenses, je dois dire.

255 Par ailleurs, en vue de réduire les conflits de voisinage, les chemins de fer, au cours des dernières années, ont élaboré avec la Fédération canadienne des municipalités des lignes directrices concernant la planification des projets dans le but d'éviter et de régler les problèmes de voisinage susceptibles de se produire. Il y a beaucoup d'informations sur cette démarche qu'on peut voir sur un site : www.voisinage.ca dont un extrait était joint au mémoire
260 qu'on a déposé à la commission.

Et dans cette même foulée, les chemins de fer qui sont présents au Québec sont en discussion avec l'Union des municipalités du Québec pour créer un comité semblable.

265 De plus, on a déposé en avril dernier un mémoire à la Commission de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale sur l'avant-projet de loi sur l'aménagement durable du territoire et de l'urbanisme soumis par le ministre des Affaires municipales. Le secteur ferroviaire y recommande d'inclure, dans la législation, des dispositions exigeant des promoteurs et des municipalités qu'ils communiquent avec les sociétés ferroviaires avant de
270 prendre des décisions quant aux nouveaux projets ou à de nouveaux aménagements. Cela permettrait, au moment de la planification, d'éviter les conflits entre différents usages et les impacts négatifs qui en découlent. De plus, ces mesures permettraient aussi d'assurer la desserte ferroviaire des industries sans dérangement.

275 À titre d'exemple, on cite la réglementation qui est en vigueur en Ontario depuis quelques années, l'Ontario étant la province la plus peuplée, la plus dense et celle où on trouve le réseau ferroviaire le plus important. Cette réglementation provinciale prévoit qu'un

avis doit être donné à toute société de chemin de fer, par courrier, pour toute demande d'approbation d'un plan de lotissement en vertu de la *Loi sur l'aménagement de l'Ontario*, si
280 une partie du terrain visé est située dans un rayon de 300 mètres d'une ligne ferroviaire. Cette mesure permet aux sociétés ferroviaires d'être tenues informées des projets en cours, de même que des étapes subséquentes, avis publics, consultations, et comme je le disais tout à l'heure, d'engager des discussions avec les promoteurs et les municipalités concernés.

285 Donc, notre recommandation serait de voir si une approche semblable pourrait être implantée à Montréal et dans la province, comme on l'a soumis à la Commission parlementaire, croyant que cela pourrait aider grandement à aplanir des situations souvent difficiles et qui ont tendance à se multiplier. Cette approche permettrait aux chemins de fer de prendre connaissance en temps utile des projets près des voies ferrées et autres installations
290 et de faire part de ses observations et suggestions aux municipalités et promoteurs. Les municipalités, par ailleurs, demeureraient cependant responsables des décisions finales concernant les projets proposés.

295 Nous demandons donc à la commission de considérer cette recommandation et de voir s'il est possible de mettre en place un tel mécanisme qui assurerait une meilleure collaboration entre les acteurs et éviterait les conflits à terme.

300 Je me permets également de réitérer que la cour de triage Hochelaga est en opération et que sa croissance suit celle du Port de Montréal. Elle ne doit pas donc être considérée, comme ça a été le cas dans les documents, enfin dans ce que j'ai entendu et lu, comme un site sous-utilisé. Et dans cette perspective, l'Arrondissement ne devrait pas y envisager de potentiel de développement résidentiel ou autre à moyen ou long terme.

305 En dernier lieu, je me permets quelques commentaires sur la troisième orientation qui vise le développement économique. À cet égard, nous soumettons aussi que les activités ferroportuaires font partie de l'histoire du secteur du quartier Sainte-Marie et constituent une activité économique importante, avec des perspectives réelles de croissance qui, probablement, ne devraient pas être ignorées dans le processus de revitalisation du quartier.

310 Alors, en conclusion, nous espérons que la description de la chaîne ferroportuaire et de l'ampleur de ses activités saura convaincre la commission et les représentants de l'Arrondissement du fait que le triage Hochelaga ne constitue pas un site sous-utilisé, mais bien un maillon important de la chaîne d'approvisionnement passant par le port et dont la portée est de nature mondiale.

315 Je vous remercie de m'avoir entendue et ça me fera plaisir de répondre à vos questions.

LE PRÉSIDENT :

320 Merci, Madame. D'abord, pouvez-vous me déposer copie de votre mémoire à la Commission sur l'aménagement du territoire?

Mme DENYSE NEPVEU :

325 Oui, absolument, je vais le faire.

LE PRÉSIDENT :

Correct?

330

Mme DENYSE NEPVEU :

Oui. J'en ai une copie avec moi.

335

LE PRÉSIDENT :

Parce que ça nous permettra de comprendre les tenants et aboutissants de certaines de vos affirmations. Madame Émond va vous poser la première question.

340 **Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :**

Vous nous avez, à quelques reprises, Madame Nepveu, lancé une perche. Vous avez abondamment rappelé jusqu'à quel point, et des citoyens ont à plusieurs reprises affirmé – en tout cas, il y a comme une impression générale – que la gare de triage, ça ne fonctionne pas tant que ça. Dans l'esprit populaire. Qu'il n'y a pas tant d'activités que ça, puis il y a beaucoup de propositions qui ont été faites devant cette commission à l'effet qu'on pourrait jouer dans ces plates-bandes-là quelque part. Au fond – et vous le dites à deux, trois reprises dans votre mémoire – ce n'est pas sous-utilisé, est-ce qu'on pourrait être bien entendus? Et vous donnez des chiffres et tout ça.

350

La question qu'on se pose, c'est comment vous expliquez cette perception aussi erronée?

355

Mme DENYSE NEPVEU :

Bien, écoutez, comment expliquer cette perception... Bien, je vous dirais que le secteur des transports est un secteur qui est à toutes fins pratiques méconnu par, je dirais, la moyenne de la population. Je pense que les gens – et je ne veux pas du tout, je ne dis pas ça de façon négative –, mais je pense que les gens ne saisissent pas très bien comment tous les produits dont on dispose et qu'on utilise à tous les jours de notre vie...

360

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

Transitent.

365

Mme DENYSE NEPVEU :

... transitent et comment ils se retrouvent sur les tablettes de magasins et dans nos armoires de cuisine et, et cetera, et cetera. Je veux dire, la majorité des produits de consommation qui, évidemment, de plus en plus sont importés, arrivent par conteneurs. Que

370

ce soit les équipements audiovisuels... Si on regarde le Port de Montréal, il transporte beaucoup de nourriture, de vins, de produits de luxe, de céramique. Je veux dire, il y a une panoplie de produits qui est très vaste et ces produits-là, tout ce qui rentre dans le port, en tout cas, passe par ce triage et d'autres installations de transport.

375

Évidemment, les cours de triage sont des sites qui sont très vastes. La cour Hochelaga, il y a effectivement une partie de la cour qui peut sembler ne pas être utilisée parce qu'il y a un faisceau de voies, de plusieurs voies, qui se rend au port, qui fait le point de jonction avec le port, puis du côté ouest de la cour, il y avait autrefois des installations qui sont devenues...

380

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

Désuètes.

385

Mme DENYSE NEPVEU :

... désuètes et qui ont été tout simplement démolies et enlevées. Donc, j'imagine qu'on peut facilement penser, si on regarde ça à vol d'oiseau, qu'il y a là de grands espaces qui pourraient être réutilisés à d'autres fins. Je comprends ça très bien.

390

Par contre, il faut comprendre que dans le cas de CP à Montréal, en raison du fait qu'il y a une de nos voies ferrées qui traverse vraiment d'Outremont ou enfin, même, de Côte Saint-Luc jusqu'au Port de Montréal qui... bon, on avait la cour d'Outremont qui n'était probablement pas très bien intégrée à l'environnement immédiat, qu'on a vendue après de longues années de discussion et qu'on a vendue et on a réglé le problème du recours collectif – je dois dire que la Ville de Montréal s'était beaucoup impliquée là-dedans et avait beaucoup insisté pour que ça se fasse. On a aussi vendu un autre de nos grands terrains qui va être utilisé pour le CUSM, le Centre universitaire de santé McGill, et on travaille en ce moment sur un projet qui est situé dans la région de Vaudreuil-Soulanges où est-ce qu'on va pouvoir

395

400

relocaliser certaines activités qui étaient sur l'île de Montréal, mais pas les activités du Port de Montréal en tant que tel.

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

405

Et ce que vous me dites, c'est comme on vend, les gens peuvent penser que...

Mme DENYSE NEPVEU :

410

Bien, peut-être que comme on vend, les gens peuvent penser qu'effectivement, c'est des activités qui périssent. Par contre, parce qu'on vend pour des usages qui sont plus compatibles avec la trame urbaine, on doit quand même avoir...

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

415

Concentrer.

Mme DENYSE NEPVEU :

420

On doit concentrer, puis avoir une certaine latitude de croissance. Puis je pense que la cour Hochelaga, la raison pour laquelle on conserve cette portion qui peut sembler inoccupée, c'est pour avoir une réserve de terrain. J'espère que ça répond à votre question?

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

425

Oui.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

430

Madame Nepveu, bonsoir!

Mme DENYSE NEPVEU :

Bonsoir!

435

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

À la page 5 de votre mémoire, vous avez une recommandation à l'effet de proposer des mesures réglementaires en termes de zonage, ce qui pourrait faciliter les choses. Et dans cet esprit-là, aussi, vous affirmez que les changements de zonage qui ont eu lieu dans le passé en vue de transformer les usages industriels en usage principalement résidentiel ont pour effet d'entraîner des nuisances et des conflits d'usages.

440

Comment croyez-vous que la Ville, le CP, possiblement les promoteurs, pourraient coopérer, d'une part, pour assurer une saine cohabitation activités résidentielles et activités ferroviaires, et ceci dans une perspective aussi de développement socioéconomique du quartier Sainte-Marie, puisque vous êtes parmi les acteurs d'un développement socioéconomique?

445

Mme DENYSE NEPVEU :

Bien, écoutez, sur les questions de zonage, comme je l'ai expliqué dans le mémoire, puis dans la présentation que j'ai faite, je pense que déjà, s'il y avait un mécanisme de communication qui nous permettait d'être au courant de ce qui est projeté, ce qui est prévu, des projets qui sont en développement, je pense que ça aiderait beaucoup.

450

455

Évidemment, vous pourriez me dire, à juste titre, qu'on pourrait surveiller tout ça nous-mêmes, mais le chemin de fer doit traverser au-dessus de 1200 communautés à travers son réseau. Alors, il est à peu près impensable d'être capable de suivre tous les changements, particulièrement au niveau municipal où est-ce que c'est assez nombreux.

460

465 Comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a certains arrondissements qui ont développé l'habitude de nous contacter, sans vouloir... notamment, les arrondissements de Rosemont-La Petite-Patrie, le Plateau-Mont-Royal, dans une certaine mesure, qui nous ont soumis plusieurs projets avant même qu'ils soient entendus par l'Office de consultation. Notamment le projet de Réseau Sélection dans l'ancien site Norampac, on avait été consultés assez tôt dans le processus, ce qui fait qu'on a pu travailler avec Réseau Sélection, puis voir à la fois leurs études d'impact, puis les mesures de mitigation qu'ils proposaient.

470 On a des contacts avec la Ville en ce moment sur le redéveloppement du secteur Bellechasse. On a des contacts sur d'autres projets. Dans le cas de celui-ci, bon, je ne pense pas que ce soit par mauvaise volonté mais, bon, on n'a pas pu se parler au début du processus. Alors, je pense que des mécanismes de communication comme ça pourraient aider à atténuer les impacts, à rendre la vie des gens plus agréables.

475 Évidemment, de façon plus globale, c'est sûr que si... je veux dire, je pense que si les voies ferrées disparaissaient de Montréal, l'administration municipale serait très inquiète. Le chemin de fer demeure quand même un moyen de transport qui est très écologique par rapport notamment au camionnage et c'est un moyen de transport qui fait l'objet d'une renaissance en quelque sorte, qui est en croissance. Alors, je pense qu'il y aurait peut-être lieu de mettre en place aussi des mécanismes pour protéger les infrastructures de transport, pas juste au niveau municipal, je pense aux autres paliers de gouvernement aussi.

485 Vous êtes peut-être au courant que le gouvernement fédéral a mis de l'avant des programmes d'aide à ce qu'ils appellent les grandes portes d'entrée du Canada. Il y a un programme dans l'Ouest canadien qui s'appelle le Pacific Gateway, puis il y a un projet semblable pour le Québec et l'Ontario qui s'appelle la Porte d'entrée continentale, puis il y en a un pour Halifax aussi.

490 Dans ces initiatives-là, la Porte continentale Québec-Ontario n'est pas encore très avancée, mais éventuellement, il va y avoir des sommes importantes qui vont être investies dans les infrastructures pour assurer le positionnement du Canada dans le commerce

495 international et tout ça. Alors, ce serait intéressant que ces infrastructures-là soient peut-être protégées en maintenant des activités soit d'industriels légers ou des activités économiques autour, aux abords des corridors ferroviaires.

500 Et autrefois, c'était comme ça. Il y avait des espèces de zones tampons naturelles. Le cas d'Outremont est intéressant parce qu'ils avaient une zone tampon et, à un moment donné, ils ont mis en place un programme de relocalisation des industries pour les remplacer par des condos. C'est le même phénomène se produit le long de la rue de Maisonneuve dans Notre-Dame-de-Grâce-Côte-des-Neiges, alors s'il y avait une volonté de peut-être recréer ou, en tout cas, de ne pas abandonner les zones tampons qui existent encore, je pense que ça aiderait grandement aussi.

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

Merci.

510 **LE PRÉSIDENT :**

Juste une question de détail pour que je voie bien. En arrière de Moreau, ici, on descend vers le fleuve.

515 **Mme DENYSE NEPVEU :**

Oui.

520 **LE PRÉSIDENT :**

Vos trains, ils vont plus à l'est, vers les quais près du pont Hippolyte-Lafontaine?

Mme DENYSE NEPVEU :

525 Bien, en fait, les trains, dans la cour Hochelaga, le faisceau de voies ferrées est
aménagé de telle sorte qu'il va plutôt vers l'ouest, où est-ce qu'il y a le point d'interchange
avec le Port de Montréal. Parce que vous savez que le Port de Montréal a son propre réseau
de chemin de fer.

LE PRÉSIDENT :

530

Oui.

Mme DENYSE NEPVEU :

535 Ça fait qu'à ce point d'interchange là, on échange les wagons, puis le port dispose
d'un espace de storage qui est plus vers l'ouest, qui va jusqu'au début du Vieux-Port, en fait.
Alors, dans le port, c'est là qu'ils prennent les wagons, puis qu'ils forment les convois de
conteneurs qui sont rechargés sur les navires pour repartir. Donc ça va plus vers l'ouest, puis
après ça, ça s'en va vers l'est.

540

En fait, il y avait, il y a plusieurs années – bien, il y a encore des gens qui travaillent là-
dessus – il y avait un projet de changer l'entrée du port de direction, de l'envoyer vers l'est.
Mais il y a plusieurs études qui ont été faites là-dessus, puis finalement, ça n'apportait pas
vraiment d'efficacité d'aucune sorte. Ça coûtait très cher, puis il y avait très peu de bénéfices,
545 si bien que la voie vers l'ouest qui remonte, en fait, au début du port, et à la fin du 19^e siècle,
demeure la solution la plus efficace à l'heure actuelle.

LE PRÉSIDENT :

550 Mais avec tout le développement du Port de Montréal qui s'est fait vers l'est depuis
une vingtaine d'années...

Mme DENYSE NEPVEU :

555 Oui, tous les terminaux.

LE PRÉSIDENT :

560 ... il est alimenté par qui, lui?

Mme DENYSE NEPVEU :

Le développement du port?

565 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

Mme DENYSE NEPVEU :

570 Bien, enfin, la partie est, c'est les terminaux qui reçoivent les conteneurs. Il y a le terminal, bien, enfin, qui s'appelait CAST autrefois, où est-ce qu'il y a les grosses grues-portiques, puis il y en a un autre qui s'appelle maintenant Montreal Gateway. C'est les différents terminaux qui accueillent les différentes lignes maritimes sur toute la longueur du port.

575

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci, Madame.

580

Mme DENYSE NEPVEU :

Ça m'a fait plaisir.

LE PRÉSIDENT :

585

Alors, j'invite maintenant le Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve, monsieur Pierre Brisset, s'il vous plaît.

M. PIERRE BRISSET :

590

Bonsoir, Monsieur Beauchamp! Bonsoir, Monsieur Boisvert et Madame Émond! Je vous présente mon collègue, monsieur Jean Décarie, qui va m'assister à cette présentation.

LE PRÉSIDENT :

595

Un illustre inconnu.

M. PIERRE BRISSET :

600

Un illustre inconnu que personne ne connaît sur la planète, je crois. Alors, bon, on va d'abord faire partir notre PowerPoint. La technologie moderne qu'on connaît fonctionne toujours...

LE PRÉSIDENT :

605

Quand elle veut.

M. PIERRE BRISSET :

610

... quand elle veut, oui. Alors, évidemment, le mémoire porte sur un sujet, c'est un peu suite à la présentation précédente. On parle du secteur du quartier Sainte-Marie vis-à-vis le secteur de la rue Notre-Dame, en effet, l'ouverture vers le fleuve.

615 Maintenant, nous aussi, on comprend très bien que le Port de Montréal, c'est essentiel
pour Montréal. De rêver que ça va déménager à Contrecoeur avec des cours de triage dans le
bout de Les Cèdres, c'est rêver en couleurs. Ce qui fait l'avantage du Port de Montréal, c'est
son efficacité : rail-navire; maritime-rail, qui a été bien décrit avant, puis c'est un élément très
important pour la porte d'est du Canada. C'est un des facteurs vendeurs, comme vous le
620 savez. Alors, sur ce point, je crois que c'est très important de mentionner ça. Ça fait partie
importante du développement de Montréal.

Bon. Alors, on parle des abords de la rue Notre-Dame. Vous avez une image du Pont
Jacques-Cartier, ici. Pour ceux qui sont intéressés, je suis fier héritier des originaux des plans
du Pont Jacques-Cartier de l'ancien ingénieur Hugh Pratley qui l'a construit. Pour ceux qui
625 sont intéressés. Pour les autres, bien, *too bad*.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous voulez les montrer ou les vendre?

630

M. PIERRE BRISSET :

Non, non, non. Je vais les vendre à l'encan un beau jour, mais c'est des documents
qui pourraient se retrouver au Musée du fier monde, des affaires comme ça. Mais ça, on va en
635 parler plus tard. Ce n'est pas l'objet de ma présentation, ce soir.

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

640

M. PIERRE BRISSET :

Alors, je sais que mon collègue, Philippe Côté, a beaucoup parlé de la porte d'entrée
du Pont Jacques-Cartier où il y a bien des autos, mais le Pont Jacques-Cartier a un

645 phénomène exceptionnel, qu'il y a beaucoup de va-et-vient. C'est-à-dire qu'il y a 110 000
véhicules par jour qui descendent le pont, mais il y en a 60 000 qui reviennent pour rejoindre
Notre-Dame et René-Lévesque. Et de là où viennent les 280 000 véhicules qui passent par là,
c'est qu'il y a beaucoup de va-et-vient. Les gens aiment aller puis revenir au même endroit
Alors, assez dit à ce point-là.

650 On était un des groupes qui avait travaillé de changer la courbe pour envoyer vers l'est
les réseaux ferroviaires, parce qu'il y avait quelques nuances. Et je vais laisser mon collègue
élaborer un peu plus là-dessus dans une minute. C'est que la limite de longueur des convois
655 qui peuvent être érigés dans la configuration actuelle est limitée à deux kilomètres, tandis que
maintenant, les convois sont vraiment trois kilomètres pour exportation. Et en tournant la
courbe, ça permet de réaménager les voies ferrées, puis évidemment, on ne va pas rentrer
dans le détail là-dedans, mais on a fait certaines analyses.

660 Alors, je vais passer la parole à mon collègue, monsieur Décarie, qui va élaborer un
peu sur toute la recherche qu'on a faite là-dessus, incluant le mémoire qu'on a déposé... qu'on
va déposer ici, aussi.

M. JEAN DÉCARIE :

665 Bonsoir! L'idée m'est venue, il y a une vingtaine d'années, de l'inversion de la courbe
au moment où je négociais – j'étais au Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, j'étais
responsable de la réalisation du réseau vert qui était mitigé – et en négociant avec le
Canadien Pacifique, parce que la principale voie du réseau vert empruntait l'emprise du CP
entre le fleuve et la rivière des Prairies. Je me suis aperçu, effectivement, qu'il y avait comme
670 une espèce d'aberration dans cette courbe-là, parce que ça a été fait à l'époque où le port,
c'était le vieux port. Et le port, ce n'est plus le vieux port.

Et donc, j'ai commencé à regarder la possibilité de l'inverser. J'en avais parlé aux gens
du Canadien Pacifique à l'époque, monsieur de Bellefeuille, monsieur Côté. Je pense que j'en
675 avais même parlé un peu avec madame Nepveu, aussi, et puis c'est resté là, tout simplement.

Il reste que j'avais aussi travaillé, avant d'entrer à la Ville de Montréal, j'avais travaillé avec la SIMPA sur un projet pour développer le Vieux-Port et le Vieux-Montréal. Il y avait une espèce de concept général d'intégration des deux ou plutôt de la séparation qui s'est faite, puis qui est toujours là, d'ailleurs. Et donc, ce qui était intéressant, c'était la possibilité de prolonger le Vieux-Port le plus à l'est possible, d'une certaine façon, pour essayer de contrer ce gap, ce hiatus invraisemblable qui existe entre l'est de Montréal et le centre-ville. Mais c'était resté là.

Quand le dossier Notre-Dame est arrivé, fin des années 90, je me suis intéressé à la chose, mais pas tellement en termes de circulation – ce n'était pas du tout ma tasse de thé, je laisse ça à mon ami Pierre – mais ça créait l'opportunité, puisqu'on allait refaire finalement quelque chose, on ne savait pas ce que c'était, un boulevard, une autoroute, un bout de rue ou, en tout cas, mais l'idée, c'était que ce chantier-là énorme, un chantier d'un milliard ou à peu près, à l'époque, nous permettait peut-être de revenir sur cette question-là. Et si on ne le faisait pas à l'occasion de ce chantier-là, bien, on était pris pour un autre 50 ans à vivre avec une erreur. En fait, ce n'est pas une erreur, c'est un héritage du passé qui n'a plus sa raison d'être.

Alors, j'ai commencé à travailler là-dessus. On s'est rencontré sur d'autres dossiers, dont Turcot, on a été assez actifs sur Turcot aussi, et on a commencé à élaborer quelque chose. J'ai fait, en 2008, un premier texte. J'ai fait un petit dessin, comme vous voyez, une petite bande dessinée sur qu'est-ce qu'on pourrait faire, et montrer comment on pourrait effectivement faire cette courbe-là. Elle est un peu sommaire, ici, on l'a raffinée par la suite.

Ce que je ne savais pas, par ailleurs, mais que j'ai su après, parce que j'avais gardé des contacts avec Jacques Côté, un ancien directeur du CP dans l'est du Canada, c'est qu'il y avait eu effectivement, l'idée avait été reprise par le CP et par le Port de Montréal qui ont fait effectivement une étude de faisabilité en 98 et qui aurait complètement la faisabilité technique de la chose. Il y avait un problème. C'est qu'à l'époque, je pense que c'était évalué à 60 M\$, quelque chose comme ça. Donc, en partant, on s'est dit : ce n'est pas notre problème, on peut vivre avec la situation.

L'idée, c'était que si on maintient la situation, on maintient un non-lieu complet en termes de développement économique, en termes de développement portuaire, en termes de développement également de la fonction ferroviaire.

710

Pierre l'a dit tantôt, actuellement, à cause du Vieux-Port qui a limité le recul des trains qui viennent maintenant de l'est de Montréal, qui viennent de plus haut, pour remonter dans la cour du CP, ils doivent arrêter, ils ne peuvent pas aller plus loin que la rue Amherst. Ça, c'est un diktat du Vieux-Port. Ce qui fait que la longueur de ces trains-là ne dépasse pas deux

715

kilomètres. Bon, à l'époque, ça allait encore, sauf que maintenant, la nouvelle norme – et madame Nepveu le sait très bien – c'est trois kilomètres, maintenant. Mais on ne peut pas le faire, trois kilomètres, parce qu'on a seulement deux kilomètres.

Le problème n'est pas seulement là. C'est qu'il faut absolument que tous ces trains qui viennent donc des grands ports de conteneurs de l'est reculent. Il y a sept voies. Il y a sept voies. Ce n'est pas une voie de triage, c'est une voie de garage. Ils sont garés là, reculés jusqu'à la rue Amherst, en attendant de pouvoir remonter la courbe pour aller soit se faire trier dans la cour Hochelaga ou alors aller directement se faire trier dans les grands triages de Taschereau. De Montréal, de...

720

725

M. PIERRE BRISSET :

De Côte Saint-Luc.

730

M. JEAN DÉCARIE :

... de Côte Saint-Luc. Voilà. Donc, il y a une perte considérable de temps. Il y a effectivement le maintien dans un endroit du port qui est absolument extraordinaire, mais qui n'a aucune fonction portuaire. C'est un garage de wagons, sept de large, alors que le quartier Sainte-Marie se développe. Et donc, il y a ici une opportunité d'ouvrir vers le fleuve.

735

740 Alors, donc, on a regardé la chose et, effectivement, on a consulté Jacques Côté qui a organisé une rencontre avec le Port de Montréal où ils nous ont présenté – je n'avais jamais vu la fameuse étude, j'étais très content de la voir – et tout le monde était d'accord, y compris le représentant du port qui avait des réticences tactiques, évidemment, il n'osait pas aller plus loin, mais essentiellement, il n'y avait pas de problème. Ni pour le CP, sauf le coût.

745 Mais là, on a aussi rencontré le ministère des Transports pour le projet Notre-Dame. Ils n'ont aucun problème, ils nous ont dit : « Écoutez, nous, reconstruire un pont pour la rue Notre-Dame à gauche ou à droite, peu importe, il va falloir le faire de toute façon. Donc ce n'est pas notre problème. »

750 Le grand problème de ce potentiel-là, qui est un potentiel considérable, c'est que personne ne va prendre en charge... C'est un problème d'urbanisme, donc c'est à la Ville de Montréal, c'est un projet de la Ville de Montréal. Mais la Ville de Montréal n'embarque pas, ça, c'est clair. On a envoyé ces petits documents-là aux trois partis. On les a rencontrés les trois, d'ailleurs. Il y en a deux qui ont été assez ouverts. Vision et Projet ont chacun repris l'idée et chacun a fait un projet, un qui s'appelle Entrée maritime, je pense, c'est le projet pour Projet Montréal, et l'autre, c'est Rive Nouvelle, quelque chose comme ça. C'est-tu ça? Pour Vision.

755

M. PIERRE BRISSET :

Je le sais pas. En tout cas, bref, les deux c'est front de mer...

760

M. JEAN DÉCARIE :

765 Les deux ont repris l'idée et ils ont développé ça, en particulier le projet de Vision Montréal, ils allaient jusqu'à 5 ou 6000 unités de logement à cet endroit-là, en front de mer. Vous dégagent un front de mer. Un front de mer, ça a une valeur de localisation formidable qui ne se réalise que par la densité résidentielle, évidemment. Mais, évidemment, il ne s'agit pas de tout bloquer. Il s'agit de faire un projet intelligent. Donc, essentiellement, prolonger le Vieux-Port, la rue de la Commune jusque là.

770 L'idée, également, c'était d'engager le Vieux-Port dans l'opération. C'était aussi, on
avait suggéré à la Ville de Montréal, que la Société du Havre dont le terrain se limite, je pense,
au Pont Jacques-Cartier aurait pu agrandir son territoire pour gérer, dans le fond, ce dossier-
là. C'est un dossier qui était tout à fait pertinent à sa mission. Ça n'a pas marché.

775 Les deux autres donc ont fait des projets comme ceux-là qui sont tout à fait
intéressants. J'ai vu, par contre, que Projet Montréal vient de déposer un mémoire devant vous
où il a abandonné complètement l'idée de l'inversion. Je ne comprends pas. Parce que ce
n'est pas un projet compliqué. Encore une fois, il ne s'agit pas de faire payer le CP, ni le Port
de Montréal, mais il faut que les quatre grands intervenants là-dedans, qui sont sous la tutelle
– pas la tutelle, mais sous la direction de la Ville de Montréal, parce que c'est un projet de
développement urbain, devraient partager les frais.

780 Je pense que pour ce qui est du CP et du Port de Montréal, il y aurait simplement à
payer peut-être simplement le déplacement des voies. Il ne s'agit pas de refaire... le ministère
va payer les nouveaux viaducs, et cetera, la Ville va assumer autre chose, et cetera. Donc il y
a un partage à faire, mais personne prend l'initiative de rencontrer ces gens-là, de les mettre
785 autour de la table en leur disant : « C'est un projet extraordinaire. » Tout le monde est en
principe pour l'idée, mais personne ne va prendre l'initiative de le faire. Et c'est malheureux.

790 Donc je pense que là, il faut vraiment essayer de voir ce qu'on peut faire, parce que si
on regarde, non seulement on récupère les deux kilomètres pour prolonger le parc linéaire du
Vieux-Port, le parc de la...

M. PIERRE BRISSET :

Bellerive.

795 **M. JEAN DÉCARIE :**

... Bellerive, et cetera, développer donc un front d'habitations...

M. PIERRE BRISSET :

800

Côté nord.

M. JEAN DÉCARIE :

805

... côté nord, mais ça permet également – et ça, ça a été repris également par Jacques Côté dans les discussions qu'on a eues avec lui, il était prêt à travailler avec nous là-dessus – c'était qu'il y a, dans l'est de Montréal, plus loin, il y a des élargissements considérables où les triages pourraient se faire.

810

Il y a aussi autre chose – et je pense que madame Nepveu en avait parlé dans son rapport, avant – c'est que, de plus en plus, au niveau des conteneurs, le triage se fait pratiquement à l'origine. C'est-à-dire que les trains sont déjà triés en fonction de ce qu'ils reçoivent des bateaux. Pas complètement, mais en bonne partie. Donc il y a déjà une espèce de prétrriage qui se fait de ce côté-là. Et, pour le reste, il y a de la place en masse pour faire du triage dans la partie est du Port de Montréal, qui est dans une zone industrielle et qui ne nuit à

815

personne, d'une certaine façon. Donc on vient de régler deux ou trois problèmes d'affilée.

Il y a encore du triage dans la gare Hochelaga, la gare Moreau. C'est vrai, il y en a moins qu'il y en avait, et il se fait surtout du côté est. Ça pourrait continuer, mais là, il y a une question d'urbanisme local. Je sais qu'il y a beaucoup de gens qui se sont plaints du bruit. Bon, bien, les gens se plaignent du bruit partout, effectivement. Madame Nepveu a parfaitement raison. J'ai travaillé, moi, sur le projet de la gare de triage d'Outremont quand j'étais là et c'est une erreur monumentale que d'avoir transformé toute la zone industrielle pour systématiquement pousser les gens à habiter à côté pour, deux semaines après, recevoir des

825

plaintes. C'est impossible C'est d'une inconsciente complète. Ils ont fait la même chose dans la cour Papineau, mais ça, c'est autre chose.

830 Mais éventuellement, de toute façon, c'est sûr que si les triages peuvent se faire plus facilement dans l'est du Port de Montréal, on n'aura peut-être plus besoin non plus de la partie du triage qui se fait encore dans Hochelaga. Donc, c'est ça.

835 Très rapidement, c'est ça. L'idée, c'était de profiter de l'occasion pour que la Ville lance un grand projet d'urbanisme, mette les trois acteurs autour de la table et ils développent donc l'idée de poursuivre, de libérer complètement ce grand garage de sept voies pour prolonger le Vieux-Port jusqu'à Hochelaga, d'une certaine façon, et développer derrière le front urbain, peut-être 2000, 3000 ou 5000, je ne sais pas, unités d'habitation en front de mer, ce qui a une valeur considérable. Voilà.

840 **M. PIERRE BRISSET :**

Alors, je vais conclure parce que je crois que le temps presse. Monsieur Décarie, vous avez un mémoire que vous allez déposer, que vous avez laissé.

845 **M. JEAN DÉCARIE :**

C'est celui qu'on avait fait...

M. PIERRE BRISSET :

850 Déposé pour madame Harel. Bon, pour conclure, évidemment, j'ai mis des croquis de comment ça peut être aménagé, mais il faut travailler avec tous les partenaires avant d'arriver à une solution. Alors, je ne vais pas élaborer là-dessus.

855 Sur l'image précédente, on voyait bien que j'avais des réseaux de transport en commun qui traversaient le secteur, incluant une ligne de tramway qui était aussi dans le mémoire de monsieur Bergeron, ainsi que ce que j'appelle un métro express où je retranche Ville-Marie en moitié, de façon que Ville-Marie ne soit plus une autoroute transitaire, mais sa fonction, comme c'était depuis les dernières 40 années, se maintienne à une route locale.

860 Alors, nous, on avait toujours prévu d'avoir un réseau de transport en commun est-ouest qui part d'un bout de l'île à l'autre, SLR qui s'intègre très bien dans le projet du Vieux-Port, comme on a illustré ici, et de dire qu'à la fin, maintenant, ce qu'on voit au bord de la rive maintenant, c'est les infrastructures ferroviaires, la ligne rose en bas, plus le boulevard Notre-Dame que nous voulons tronquer de façon à créer un système de transport avec des parcs linéaires où le parc traverse le front de mer de Sainte-Marie.

865 Évidemment, le Pied-du-Courant tomberait dans le parc, la SAQ tomberait dans le parc, et ça serait le boulevard René-Lévesque qui serait prolongé et relié avec la rue Notre-Dame de l'est. Et Ville-Marie finirait comme elle finit maintenant. En le coupant de moitié, on espère que le volume de trafic rendu là serait infime. Donc, on n'a plus besoin de continuer
870 une autoroute qui s'intègre mal en milieu urbain comme tout le monde le sait.

Et, finalement, les coupes mises au propre du croquis de monsieur Décarie, c'est effectivement, au lieu d'avoir sept voies, on met ce qu'on appelle le SLR et puis quelque deux voies de service de chemin de fer en dépression, et puis on ouvre le parc Bellerive jusqu'au
875 front de mer.

Alors, ceci étant dit, ça met fin à notre présentation. C'était un peu de vous faire l'illustration qu'il y a possibilité, mais il faut que les acteurs se mettent ensemble pour arriver à une situation où on peut retrouver notre front de mer ou ouverture sur le fleuve Saint-Laurent, le fleuve majestueux, un des plus grands fleuves reconnus par l'Unesco et d'autres
880 organismes internationaux.

LE PRÉSIDENT :

885 Merci, Monsieur Brisset. Alors, madame Ariane?

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

890 Oui, oui, oui. Dans vos propositions de nouveaux aménagements, Monsieur Brisset, pour le Port de Montréal, on a le sentiment que vous l'amputez d'un certain nombre de terrains. Est-ce que c'est vraiment conciliable avec la croissance de l'activité portuaire dont on nous a parlé et que vous reconnaissez d'entrée de jeu?

M. PIERRE BRISSET :

895 Oui, effectivement, ce qu'on parle, le secteur du port, c'est vraiment la zone inactive du port. Ce n'est que, comme monsieur Décarie a décrit, la zone où se fait le triage, le garage des trains. À partir de la cour Hochelaga jusqu'au début, près de Berri ou, en tout cas, Amherst, cette section-là, c'est plus les trains qui utilisent le secteur, mais il n'y a pas beaucoup
900 d'activité portuaire. Oui, ils ont leur tas de sel qu'on voit, les grosses montagnes de sel de déglacage, et cetera, mais c'est tout. Peut-être qu'il y a quelques activités, mais c'est très limité, puisque l'activité de conteneurisation, toute la modernisation, l'équipement moderne se fait beaucoup plus à l'est au-dessus, par exemple, du tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine où le
905 Port a demandé au ministère des Transports de faire des raccordements directs à l'autoroute 25 qui passe en dessous.

Parce que le gros de l'entrée de camionnage qui vient au port provient de l'autoroute 20 – quand je parle des camions qui viennent de l'est – mais il faut toujours, nous, ce qu'on conserve la chose la plus importante, c'est la fonction du port en termes intermodalité rail-maritime. Et ça, c'est un élément clé pour Montréal qui doit être conservé.
910

Et la façon qu'on a essayé de voir ça avec les experts du port et du CP à l'époque, monsieur Côté, c'était de dire : écoutez, peut-être on peut faire mieux en donnant la possibilité au port de créer leur montage de train de trois kilomètres, mais plus à l'est, parce que le
915 territoire se prête beaucoup mieux à ça. Et ça évite le petit va-et-vient qui se fait dans l'ouest devant Sainte-Marie. C'est que vous êtes des porcs et des cochons, puis vous allez, un petit va-et-vient avant l'exécution.

920 Et ça facilite, comme le port l'avait originalement, les trains, quand ils quittaient le port
du Vieux-Montréal, ils sortaient directement. Il n'y avait pas de va-et-vient à l'époque. Et c'est
un genre de petite manœuvre intérimaire, oui, ça peut paraître bien, puis ça coûte moins cher
à gérer, mais à la longue, si la Ville de Montréal y tient vraiment à son front de mer, je crois
que l'investissement de 100-150 M\$ ou peu importe les chiffres – on ne va pas s'amuser dans
l'alphabet des chiffres –, ça vaut la peine pour ouvrir un front de mer, mais toujours en fonction
925 des besoins du port et pour ses activités que, effectivement, on essaie de rendre, quitte à
exproprier un petit peu des secteurs dans Maisonneuve, peut-être élargir un peu en tassant la
rue Notre-Dame contre le port et puis en dégagent un peu plus au nord, on peut créer plus de
voies de raccordement.

930 Parce qu'il y a une autre cour de triage qu'on appelle le CN à l'autre extrémité aussi
qui pourrait être utilisée davantage par le port. Mais ça prend la contribution de beaucoup des
intervenants. Ça ne peut pas se faire par le Groupe en recherche urbaine tout seul.

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

935 Merci.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

940 Une question qui s'adresse plutôt à monsieur Décarie. Si on revient à l'espace du port
que vous proposez comme étant un front de mer libéré, au début de votre exposé, vous nous
avez dit que vous avez déjà présenté le projet aux gens du port ou aux gens du CP, je ne me
souviens pas.

M. JEAN DÉCARIE :

945 Les deux.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

950 Aux deux, bon. Lors des soirées de présentation du projet de PPU, si j'ai bien compris – et là, je demanderai aux gens de la Ville de me corriger si je fais erreur – il y aurait une voie qui traverse la partie que vous proposez comme front de mer et cette voie-là appartiendrait au port et non pas au CP.

955 **M. JEAN DÉCARIE :**

Bien, oui. C'est la voie qui traverse de toute façon le Vieux-Montréal actuellement, mais c'est le CN qui insiste pour ça. Parce que ça relie le triage de Pointe-Saint-Charles. Mais ça ne sert pratiquement pas. Il y a peut-être un train par jour, je ne sais pas, et ça pose des tas de problèmes justement quand, par hasard, il s'arrête devant le Vieux-Port, puis qu'il y a sept millions de visiteurs par année qui essaient de passer à travers.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

965 Si j'ai toujours bien compris, aussi, il y aurait encore dans cette zone-là des tours de manutention, des tours de transbordement de conteneurs.

M. JEAN DÉCARIE :

970 À cet endroit-là? Non.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Moi, je crois avoir compris ça.

975

M. JEAN DÉCARIE :

Non, il n'y a aucune tour là.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

980

Il n'y en a pas du tout?

M. JEAN DÉCARIE :

985

Non. Il reste un petit entrepôt, on le voit, qui est en rouge.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

990

Oui.

M. JEAN DÉCARIE :

Et puis il y a des tas de sel. C'est tout ce qu'il y a.

995

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Il n'y a plus du tout donc d'opération?

M. JEAN DÉCARIE :

1000

Il n'y a plus d'activité portuaire à toutes fins pratiques. Et celles qui restent peuvent être déplacées ailleurs, de toute façon.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1005

Votre proposition de dévier, est-ce qu'il s'agit de dévier seulement finalement la voie qui appartient au port?

M. JEAN DÉCARIE :

1010

Bien, c'est-à-dire que la première partie, le début de la courbe appartient au port jusqu'à Notre-Dame. Puis, après ça, ça appartient au CP. Et là, on rentre dans le triage Hochelaga.

1015

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Dans la gare de triage.

M. JEAN DÉCARIE :

1020

Oui.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1025

Est-ce que vous avez vérifié un petit peu auprès de CP et du port, maintenant, à savoir comment ils seraient réceptifs à une proposition comme celle-là?

M. JEAN DÉCARIE :

1030

Écoutez, nous, on les a rencontrés il y a deux ans – trois ans, maintenant, 2008 – ils nous ont présenté – le port et le CP en même temps, enfin, le CP, ce n'était plus le CP parce que Jacques Côté avait déjà pris sa retraite, mais il était là quand ça s'est fait et il a apporté le plan – ils nous ont montré le plan. On en a discuté.

1035

La position de Jacques Côté, même s'il n'est plus au CP, était plutôt favorable, mais encore une fois, celle du port, ils n'avaient pas de... on sentait une réticence à le défendre, le projet, mais c'était vraiment une position essentiellement stratégique, pour pas s'embarquer là-dedans, pas se faire prendre à un moment donné en disant oui. Parce qu'il n'y a personne qui assume le dossier. C'est ça le problème, encore une fois, comme je vous l'explique.

1040 C'est tant que la Ville ne considérera pas ça comme étant un projet de développement
urbain majeur pour boucher le trou entre l'est de Montréal puis le centre-ville, un peu comme
ils font... Regardez les milliards qu'ils dépensent sur Bonaventure pour faire une belle sortie de
ville, là. Pourquoi ils ne font pas la même chose dans l'est de Montréal? Il y a peut-être des
petites explications, aussi.

1045

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1050 Est-ce que vous entrevoyez des possibilités de mesures particulièrement stratégiques
qui pourraient être introduites dans le PPU, dans le projet de PPU vis-à-vis de cette
éventualité?

M. JEAN DÉCARIE :

1055 Moi, j'en avais parlé à la firme qui travaillait sur le projet de PPU à l'époque. Comment
il s'appelle dont celui-là, celui qui était l'ancien...

M. PIERRE BRISSET :

Tecslut.

1060

M. JEAN DÉCARIE :

1065 Et puis, je leur avais présenté le dossier, ça les intéressait, mais évidemment, eux
autres, c'était simplement le contractuel là-dessus. Mais je pense que ça devrait... j'étais un
peu étonné de voir, parce que je n'ai pas suivi la chose, j'ai autre chose à faire aussi, je n'ai
pas suivi le dossier de Sainte-Marie de façon aussi intensive que mes collègues, mais quand
j'ai vu le résultat, ma foi, ils ne tenaient absolument pas compte des potentiels qui sont là.

1070 Tout est axé sur le développement, si je comprends bien, de la rue Ontario. Il n'y a rien
au sud. Il n'y a rien sur Notre-Dame. Il n'y a rien sur le port et j'ai trouvé ça un peu bizarre.

C'est pour ça que j'ai demandé la possibilité de venir un peu exposer cette idée qui, encore une fois, a été reçue de façon positive par à peu près tout le monde, y compris la ville-centre de Montréal, Lavallée. Mais Lavallée, après ça, ça a été comme mis de côté. Tandis que les deux autres partis de l'opposition en ont fait leur...

1075

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

C'est bien. Je vous remercie.

1080

LE PRÉSIDENT :

Je voudrais juste qu'on soit prudent sur certaines affirmations. Évidemment, monsieur Côté étant à la retraite ne pouvait pas engager le CP.

1085

M. JEAN DÉCARIE :

Non, non, non, du tout.

1090

LE PRÉSIDENT :

Donc il a dit des considérations d'un spécialiste à la retraite.

1095

M. JEAN DÉCARIE :

Absolument. Absolument, c'est ça. Comme moi.

1100

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Juste une petite question méchante. Les gens dans le coin sont très, très anxieux de la gentrification et comment l'hypothèse de condos de luxe en front de mer serait générateur de gentrification?

M. JEAN DÉCARIE :

1105 Oui. Écoutez, c'est un débat qui remonte aux années 70 quand j'étais professeur et on
a lutté beaucoup contre ça, en particulier dans Saint-Henri. Mais maintenant, c'est fait. Je veux
dire, c'est un phénomène qui est pratiquement incontournable. On peut le baliser, l'encadrer,
1110 mais c'est un phénomène... on n'y peut rien. On ne peut pas garder non plus... Quand les
usines, pour des raisons technologiques et économiques, sont allées en périphérie, on ne peut
pas garder le quartier ouvrier puis de faire travailler les anciens ouvriers dans des fausses
usines.

Donc la gentrification, c'est un phénomène normal dans les villes libérales, dans la
société libérale. On n'a pas le choix. On peut essayer de le contrôler, mais c'est tout.

1115 Et, ici, l'idée, c'est que si on apportait 2 ou 3000 nouveaux ménages dans le coin, ils
sont un peu quand même en retrait par rapport au centre démographique, si vous voulez, du
quartier qui est plutôt vers la rue Ontario et plus haut. Donc, il y a quand même une espèce de
distance. Ça pourrait aussi être aménagé, on pourrait aménager une transition le jour où la
1120 gare de triage, l'ancienne gare Viger serait libérée. Parce que là, entre la rue Notre-Dame ou
la rue Sainte-Catherine et la rue Ontario, il y a moyen de faire une espèce de transition de ce
côté-là.

Donc, moi, je ne vois pas énormément de problème avec ça. Mais évidemment, c'est
un discours automatique. Les gens en particulier, partout, dans tous les quartiers traditionnels,
1125 populaires, on crie contre la gentrification. Mais il s'agit d'essayer de négocier la chose.

LE PRÉSIDENT :

1130 Merci. Merci, Messieurs. Oui, déposez votre mémoire, s'il vous plaît, auprès de ce
monsieur-là. Si vous me donnez un papier, moi, je le perds. C'est automatique. Alors, c'est du
travail de longue haleine.

Alors, j'inviterai monsieur Hugo Séguin, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Séguin!

1135 **M. HUGO SÉGUIN :**

1140 Bonsoir, Monsieur le président, Monsieur le commissaire, Madame la commissaire!
Mon nom est Hugo Séguin. Je suis résident du quartier sur la rue Logan depuis une dizaine
d'années. Vous m'excuserez de ne pas avoir déposé de mémoire d'avance. Je fais appel à
votre mansuétude à cet égard-là.

LE PRÉSIDENT :

1145 Vous avez le droit, Monsieur.

M. HUGO SÉGUIN :

1150 Je m'en suis prévalu, d'ailleurs. D'ailleurs, merci de l'occasion que vous nous donnez
de nous exprimer sur ce sujet-là. Moi, mon point de vue est celui d'un profane. Je ne suis pas
un expert en urbanisme, mais je suis un résident du quartier. Je l'ai choisi. J'ai le goût d'y
rester. Mon objectif, c'est qu'il s'améliore. Le problème qui m'amène ici ce soir, c'est que mon
coin de quartier, moi, je le vois périlcliter, je le vois décliner. C'est un peu ce que je voudrais
exprimer ce soir. J'ai une présentation à vous faire. J'aurais une réflexion générale et deux
recommandations à vous soumettre.

1155 De façon générale, je dirais des belles choses, des bonnes choses du PPU. Il y a des
choses qui sont louables. Effectivement, la consolidation du pôle Frontenac qui se trouve à
être le cœur du quartier Sainte-Marie me semble évidente. La revitalisation de la rue Ontario,
bien évidemment. Des principes d'aménagement proposés par l'Arrondissement, la
1160 densification, le réaménagement du domaine public et la réhabilitation de terrains industriels,
l'apaisement, même indirect de la circulation m'apparaissent des mesures pointant dans la
bonne direction.

1165 Ceci dit, ma réflexion générale porte sur la qualité du document comme outil de prise
de décision ou d'outil d'aide à la prise de décision. Le PPU, selon moi, selon ce que je
comprends, se veut un cadre guidant les interventions futures de l'Arrondissement en matière
d'aménagement et d'urbanisme dans le quartier Sainte-Marie. Les objectifs qu'on y retrouve
sont louables : freiner la dévitalisation; augmenter la qualité de vie; susciter le développement
du territoire, notamment le développement résidentiel. On y met en œuvre une série de
1170 mesures visant à assurer l'atteinte de ces objectifs. Mais pourtant, on ne répond pas à
plusieurs questions fondamentales et préalables, selon moi.

1175 Malgré son emplacement central, sa superbe desserte en transport collectif et ses
infrastructures publiques de qualité, les questions, c'est : pourquoi le quartier est toujours en
déclin? Pourquoi n'y retrouve-t-on pas un niveau de dynamisme semblable à celui que l'on
retrouve actuellement dans d'autres quartiers à Montréal? Le quartier autour de l'ETS, par
exemple. Celui autour du métro Rosemont. On peut même parler de Griffintown, même si
Griffintown est un autre contexte. On peut parler de la Petite Italie. On peut parler d'HoMa,
Hochelaga-Maisonneuve. Pourquoi ce n'est pas le cas ici malgré tout? Pourquoi des friches
1180 industrielles, pourtant avantageusement localisées, demeurent-elles inoccupées depuis des
décennies? Pourquoi des pâtés de maisons entiers, sinistrés même, dans certains cas depuis
des années, ne trouvent toujours aucun promoteur pour les remettre en état?

1185 Le PPU reste totalement muet à ces sujets et à ce qu'on y appelle « diagnostic », n'est
qu'une énumération de statistiques et de constats dépourvus d'analyse sur les causes des
problèmes ou d'une partie des problèmes que vit le quartier.

1190 Je vous donnerais deux exemples en particulier. Le premier, c'est les friches
industrielles. Il y a une raison, j'imagine, pour laquelle ces friches-là demeurent inoccupées
depuis un certain temps. Mon feeling, c'est que ces friches ou plusieurs de ces friches-là sont
hautement contaminées. C'est probablement notamment le cas de l'énorme terrain jouxtant
Télé-Québec qu'on appelle les portes de Sainte-Marie. Il y a des raisons pour lesquelles les
promoteurs, malgré son emplacement avantageux ne s'y sont pas mis. Le PPU est

1195

complètement muet au sujet des raisons pour lesquelles les promoteurs n'utilisent pas ces terrains vagues, ces friches industrielles.

1200

L'objectif 3.2.2 du PPU qui veut favoriser le développement de ces friches industrielles, en quoi cet objectif-là est-il de nature à régler la question de la contamination de ces terrains? Le PPU reste muet à cet effet.

Il aurait été aussi intéressant de comprendre...

LE PRÉSIDENT :

1205

Voulez-vous attendre un instant s'il vous plaît? Allez-y.

M. HUGO SÉGUIN :

1210

Le deuxième exemple que je voudrais vous donner, c'est l'objectif qui est très louable du PPU de favoriser l'installation de jeunes familles dans le quartier. Pourtant, dans le diagnostic ou ce qu'on appelle le diagnostic, on ne nous dit pas pourquoi les jeunes familles n'y viennent pas spontanément. Sans savoir pourquoi les jeunes familles ne s'y installent pas, comment peut-on savoir si les mesures que l'on déploie répondront à l'objectif? C'est un peu... on met de l'avant des solutions sans savoir à quels problèmes elles répondent.

1215

J'avais une réflexion, c'était celle-là. Mais en écoutant madame Nepveu tout à l'heure parler au nom du CN, ça m'a rappelé que dans les consultations ici, ou la séance d'information, JTI MacDonald a dit quelque chose d'assez similaire. Malgré le fait que dans le PPU, on vise spécifiquement des terrains appartenant à des promoteurs privés qui fonctionnent à l'heure actuelle, ces promoteurs expriment clairement, publiquement, leur non-intérêt à ce qu'ils soient considérés comme terrains sous-utilisés.

1220

Moi, ça m'interpelle comme citoyen. Je me demande, je me pose des questions sur la qualité du PPU alors qu'on mise de façon très concrète dans ce document-là sur l'utilisation de

1225 ces grands terrains-là qui sont la cour de triage et qui sont les terrains de la JTI MacDonald. Si ces gens-là ne veulent pas déménager, à quoi ça sert de mettre ça dans un document?

Bon, ce que je comprends aussi de l'intervention de madame Nepveu, c'est qu'il n'y a pas eu de consultation avec le CP, avec le CN. Ça m'interpelle aussi comme citoyen.

1230 J'ai une recommandation à faire.

LE PRÉSIDENT :

1235 Je vous ferai remarquer que dans l'argumentation du CP, il y a aussi une prédiction de doublement des activités.

M. HUGO SÉGUIN :

1240 Oui, effectivement. Oui, il y a un problème. Assez rapidement, je me suis astreint à l'exercice suivant. En passant sur la rue Sainte-Catherine entre Champlain et Frontenac, qui est le bout de rue qui appartient donc au quartier Sainte-Marie, j'ai voulu observer les zones inoccupées, les zones vacantes, les terrains vagues, les façades commerciales et inoccupées, tout ça.

1245 Alors, les observations ont été faites hier. Le système géomatique NAVURB de la Ville de Montréal m'a aidé à compiler les mesures. J'ai inclus tout ce qui est commercial inoccupé, tous les terrains vagues, les ruines urbaines, les ruines aussi dues à des incendies, les stationnements. Le PPU considère les stationnements comme des zones sous-utilisées, alors je ne me suis pas gêné de les considérer aussi comme zone non utilisée. J'ai exclu aussi, en considérant que c'était correct et non pas sous-utilisé, les parcs et les aménagements urbains normaux.

1250

1255 Ça donne des longueurs de façade totales de 1722 mètres, dans lesquelles 590 mètres sont des surfaces inoccupées, vides ou abandonnées, pour un taux d'inoccupation de 34,3 %. Ce qui, même si je suis profane, j'ai l'impression que c'est énorme.

1260 On pourrait dire que c'est parce qu'il y a des grands terrains qui viennent fausser la donne. Mais excluons les grands terrains autour de Télé-Québec et ne regardons que de Champlain à De Lorimier, le taux d'inoccupation est de 29,5 %.

1265 On peut regarder ça sur des cartes. En fait, on peut regarder ça en termes de type d'inoccupation. 40 % sont des commerces vides. 41 %, c'est des terrains vagues. 12 %, des stationnements et 8 % des ruines urbaines.

1270 On va voir où ils sont situés, très rapidement. Ici, ce sont les abords de De Champlain à Papineau. Ça, c'est mon quartier à moi. J'habite à l'extrême limite du quartier. On vient de perdre notre Caisse populaire, on vient de perdre notre quincaillerie. Il y a une mercerie qui vient de fermer, un changeur... bon, ce n'est pas des commerces de très, très haute qualité, nécessairement, mais c'est pour dire que c'est des commerces qui sont vides.

1275 Quand on regarde ici, l'autre pâté de maisons, toute la façade nord de Sainte-Catherine est vide, soit en ruines, soit en incendie ou soit en vieux théâtre, vieille église abandonnés. Un autre commerce de l'autre côté de la rue est inoccupé. Aux abords, ici, de la rue Dorion jusqu'à De Lorimier, même chose. Ici, c'est le grand terrain joutant Télé-Québec. Et devant, c'est une série de façades, soit de terrains vagues ou de façades commerciales vides, de stationnements. Et tutti quanti. On continue tout le long de la rue Sainte-Catherine comme ça et les taux d'inoccupation sont immenses.

1280 Les dynamiques sont différentes. Sainte-Catherine vers l'est est une dynamique où il y a très peu de commerces. On est en train de transformer ça lentement, mais sûrement en résidentiel, mais la partie De Lorimier vers l'ouest, c'est une partie qui est commerciale, qui est en grand déclin aussi.

1285 Je me permets, juste à la toute fin, de vous montrer ici les abords de la station
Papineau qui sont aussi, toutes les zones qui sont bourgognes, c'est des zones soit
abandonnées, soit inoccupées. Pourquoi je vous parle de ça? C'est parce que le PPU ne
priorise pas ni le pôle Papineau, ni la rue Sainte-Catherine. Et, à mon sens, il y a un problème
fondamental ici. On parle du quartier, je regarde, moi, comme citoyen ces zones-là. Ce sont
1290 des zones hautement dévitalisées, hautement abandonnées. Il y a une tendance qui s'ajoute,
récente, qui s'ajoute à une tendance lourde où ce qui était abandonné ne trouve pas preneur
et je ne comprends pas pourquoi on ne priorise pas cette zone-là.

Vous comprendrez qu'une de mes recommandations, évidemment la première, c'est
1295 de joindre à la fois le pôle Papineau et la rue Sainte-Catherine aux zones prioritaires par
l'Arrondissement dans le cadre du PPU, c'est bien clair.

La deuxième recommandation et la dernière, c'est de faire, comme à l'image de ce
qu'on veut faire autour du pôle Frontenac, c'est qu'on crée un comité de travail chargé de
1300 coordonner les interventions futures autour du métro Papineau. Le PPU est abondant dans sa
description de l'importance du transport collectif d'un quartier qui tourne autour de deux pôles
de transport collectif : Frontenac et Papineau. Mais le PPU est complètement muet sur
Papineau. Et, pour moi, c'est une grande erreur.

1305 Compte tenu des orientations gouvernementales provinciales et municipales de
densifier autour des stations de métro, je ne comprends pas pourquoi ça devrait rester comme
ça. Et je pense qu'une nouvelle mouture du PPU pourrait très certainement intégrer ces deux
zones comme zones prioritaires.

1310 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Excusez-moi. Pourriez-vous me rappeler votre deuxième recommandation?

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

1315

Le comité de travail.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1320

Le comité de travail?

M. HUGO SÉGUIN :

1325

Oui.

LE PRÉSIDENT :

J'ai une curiosité personnelle. Me permettez-vous? Vous n'êtes pas obligé de répondre.

1330

M. HUGO SÉGUIN :

C'est à vos risques et périls.

1335

LE PRÉSIDENT :

Vous n'êtes pas obligé de répondre.

M. HUGO SÉGUIN :

1340

Allez-y.

LE PRÉSIDENT :

1345 Votre formation professionnelle est dans quel domaine?

M. HUGO SÉGUIN :

1350 J'imagine que vous voulez que je vous dise...

LE PRÉSIDENT :

1355 C'est parce que vous m'avez l'air à bien connaître les éléments d'urbanisme ou de pensée organisationnelle.

M. HUGO SÉGUIN :

1360 Bien, je travaille professionnellement pour l'organisation Équiterre. Je suis responsable des dossiers changements climatiques, transport, aménagement du territoire, énergie. Évidemment, ça me fait m'intéresser à ces enjeux-là, mais d'une vision plus macro. Mais je vous dirais que l'exercice auquel je veux m'astreindre, ça sort de mes champs de compétence. J'ai pris mon vélo, puis j'ai fait le tour du quartier, puis j'ai mis ça sur une carte.

LE PRÉSIDENT :

1365 Oui. Mais vous semblez... en tout cas, quand on vous écoute, vous connaissez un peu l'aménagement.

M. HUGO SÉGUIN :

1370 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1375 Très bien.

M. HUGO SÉGUIN :

1380 Ça m'intéresse.

LE PRÉSIDENT :

1385 Vous avez évoqué une hypothèse tantôt, j'aimerais que vous la précisiez. Vous laissez sous-entendre qu'il y a du développement qui ne se fait pas à cause de la contamination.

M. HUGO SÉGUIN :

1390 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1395 Et des frais associés à la contamination. Avez-vous des preuves de ça?

M. HUGO SÉGUIN :

1400 Non, je n'ai pas de preuve de ça. J'ai un soupçon fort, quand même. Il y a eu un promoteur qui s'est pointé autour du début des années 2000 pour trouver une utilisation mixte, mais notamment résidentielle, autour du grand terrain des portes de Sainte-Marie, à côté de Télé-Québec, et puis, ce projet ne s'est pas fait. Il peut y avoir toutes sortes de raisons pour lesquelles ce projet ne s'est pas fait. Mais il faut comprendre que c'est un terrain qui a été industriel depuis Jacques Cartier.

1405 Je veux dire, les opérations qu'il y a eu là-dessus étaient probablement hautement toxiques. Ça fait que je serais surpris qu'il n'y ait pas de besoin de décontamination. Et compte tenu des coûts de décontamination que l'on connaît, pour un terrain si vaste, bien, évidemment, il y a quelqu'un qui doit payer la facture. Et ça ne doit pas être jojo, non plus.

LE PRÉSIDENT :

1410 Mais c'est une hypothèse.

M. HUGO SÉGUIN :

1415 Une hypothèse. Par contre, et je réitère ce que je voulais dire. Le PPU, en nous disant : « Il y a des friches. Il faudrait faire quelque chose avec. » La question préalable, c'est : pourquoi c'est des friches? Dans un marché libre, les promoteurs se pointent puis ils développent. Puis, quand on est à côté du centre-ville, à côté de grandes infrastructures comme celles que l'on retrouve dans le quartier Sainte-Marie, mais notamment, c'est développé en priorité. Alors, pourquoi ce n'est pas le cas? Je suis content de savoir que c'est 1420 Tecsalt qui a fait le dossier, parce que je ne voudrais pas penser que les gens de l'Arrondissement ne font pas le travail, mais je trouve qu'il y a un manque dans l'analyse.

LE PRÉSIDENT :

1425 Vous avez posé la question, vous avez probablement une réponse à ça, qu'est-ce qui fait que ce quartier-là, à vos yeux, est en déchéance par rapport à d'autres qui ne le sont pas?

M. HUGO SÉGUIN :

1430 Il y a deux dynamiques. La première, c'est le PPU reconnaît lui-même – et je peux retrouver le numéro de la page, si vous voulez – mais on reconnaît qu'il y a un déclin démographique dans le quartier depuis plusieurs décennies. Donc, je fais le même constat que le PPU.

1435

D'autre part, je le compare de façon intuitive au développement que l'on sent dans d'autres quartiers, où on sent du dynamisme dans d'autres quartiers qui sont souvent plus éloignés du centre-ville ou du centre des grandes infrastructures métropolitaines.

1440

Quand on pense à la Petite Italie, maintenant, c'est le quartier Chabanel. Bon! Pourquoi ce n'est pas chez nous? Le PPU est muet à cet effet-là. Pourtant, le PPU, il aime ça mettre des mesures de l'avant, puis régler les problèmes, sans savoir pourquoi il y a des problèmes au départ.

LE PRÉSIDENT :

1445

Donc, il y a un niveau diagnostic qui n'est pas fait, selon vous.

M. HUGO SÉGUIN :

1450

Bien, oui.

LE PRÉSIDENT :

1455

Parce que, par ailleurs, on le voit, on le constate dans l'audience, c'est un quartier qui est très dynamique au plan de la participation populaire. Les gens sont venus. Ils ont présenté des mémoires fort substantiels. Il y a du travail depuis des années avec les gens de la Ville. Donc, ce n'est pas l'absence de dynamisme de la population comme telle, autant qu'on puisse voir.

M. HUGO SÉGUIN :

1460

Je ne pourrais pas commenter. Mais pour avoir assisté à plusieurs de vos séances d'information, on constate la même chose que vous. Il y a un dynamisme local. Les gens s'impliquent. Maintenant pourquoi? C'est-à-dire ce n'est pas les gens qui réclament du

1465 logement social, qui ont les dizaines de millions de dollars nécessaires pour développer les portes de Sainte-Marie, on s'entend.

LE PRÉSIDENT :

1470 Une des raisons qui a été évoquée dans les mémoires, c'est le fait que le quartier a été comme isolé par un certain nombre d'infrastructures et qu'il sert maintenant de lieu de transit plutôt que d'être respecté dans son homogénéité. C'est probablement une des causes et non pas la seule.

M. HUGO SÉGUIN :

1475 Oui. Ça ne l'aide pas. Le fait d'être enclavé par des grandes barrières soit psychologiques ou soit réelles, ça n'aide pas d'un point de vue urbanistique, on s'entend. Ceci dit, c'est un quartier qui est bien desservi par des voies d'accès et de sortie, notamment en transport collectif, mais je veux dire, quand on est en dessous du pont Jacques-Cartier, on est
1480 à côté de l'entrée de Ville-Marie. On est capable de sortir rapidement de l'île de Montréal à partir de notre quartier. On est peut-être enclavé pour un piéton, dans nos limites, dans nos frontières, mais comme citoyen, on est au cœur de pas mal de systèmes de transport.

LE PRÉSIDENT :

1485 Allez-y.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1490 Vous avez parlé de la qualité du PPU comme étant un outil d'aménagement. Et vous relevez, en fait, certaines absences d'analyse dans le PPU. Est-ce à dire que vous souhaiteriez que dans le PPU, on retrouve des analyses beaucoup plus fines de toute la problématique du quartier, des différents aspects de la problématique du quartier? Et que cette

1495

lecture plus fine, cette analyse plus fine viennent documenter les objectifs qui sont dans le PPU, les grandes orientations et ainsi de suite?

M. HUGO SÉGUIN :

1500

Oui, tout à fait. Écoutez, pour moi, c'est une question de saine gouvernance. Dans le cas du PPU, on annonce déjà 11 M\$ pour le pôle Frontenac. C'est très bien. Mais d'un point de vue de gouvernance, il faut être sûr que l'argent des contribuables qu'on va mettre sur la table réponde à de véritables problématiques qu'on a bien identifiées. Parce qu'on peut jeter de l'argent sur un problème, mais quand on a mal identifié les sources du problème, bien... On peut arroser longtemps le problème avec de l'argent avant de trouver le bon réceptacle. Ça fait que je pense qu'un PPU...

1505

C'est un peu un souhait. Dans cette réflexion générale là, je souhaite que vous soyez d'accord avec moi, puis que vous fassiez la recommandation qu'un PPU, dorénavant, devrait avoir un diagnostic qui fait le travail d'identifier les problématiques à la source puis, après ça, être capable d'en découler des actions concrètes pour les résoudre.

1510

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Merci.

1515

M. HUGO SÉGUIN :

Merci.

1520

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

Complément. On s'entend, est-ce que j'entends que vous aimeriez aussi qu'on note quelque part dans le PPU qu'il y a un enjeu fondamental autour de la décontamination?

1525 **M. HUGO SÉGUIN :**

Je soulève la question. Évidemment, la question était pertinente. Votre question, Monsieur Beauchamp, était tout à fait pertinente : est-ce que j'ai des preuves? Non. Mais je ne souhaite pas que vous disiez : oui, il y a un enjeu de contamination, à moins que vous en soyez fondamentalement convaincus. Mais je pense qu'il faut peut-être souligner ou questionner l'Arrondissement à ce sujet.

1530 **Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :**

1535 Parfait. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1540 Il faut juste signaler que vous n'êtes pas le seul à nous avoir dit ça.

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

Non. Ça revient.

1545 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. J'invite maintenant monsieur Leonardo Sa. Bonsoir, Monsieur!

1550 **M. LEONARDO SA :**

Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

1555 Vous nous avez déposé un mémoire, nous l'avons lu, nous en avons pris connaissance. Je vous invite à nous le présenter de manière succincte et on vous posera quelques questions.

M. LEONARDO SA :

1560 Merci beaucoup. Mon nom est Leonardo Sa. Je suis résident du quartier et je suis aussi urbaniste de profession. Donc, j'ai un intérêt comme résident et aussi un intérêt pour les questions urbaines en général. Et, bien sûr, je salue cette initiative de faire ce Programme particulier d'urbanisme parce que ça montre que l'Arrondissement est préoccupé par le quartier.

1565 Et comme d'autres intervenants ont déjà souligné, les objectifs sont effectivement tous des objectifs auxquels on ne peut pas être contre. On ne peut pas être contre que le quartier s'améliore, bien sûr. Donc ça, c'est vraiment quelque chose d'intéressant.

1570 Je viens de me rendre compte que quelques points que je veux aborder ont été d'ailleurs abordés par l'intervenant précédent. Donc, ça se peut qu'on va répéter un peu quelques sujets, malheureusement.

LE PRÉSIDENT :

1575 Ce n'est pas malheureux, c'est votre point de vue, Monsieur. Alors, il n'y a pas de problème.

M. LEONARDO SA :

1580 Je ne veux pas forcément suivre mon mémoire, compte tenu du temps qu'on a, mais j'aimerais souligner d'abord deux problèmes que je vois qui peut-être ne sont pas abordés de

1585 la façon, selon moi, idéale dans le PPU. Le premier, ça touche l'objectif de soutenir le développement pour répondre aux besoins des jeunes familles. Ça, c'est un des objectifs ou un des outils de mise en œuvre du PPU. Et pour faire ça, disons, ils veulent utiliser les terrains vacants pour offrir des logements abordables pour les jeunes familles. Ils citent explicitement « les jeunes familles ».

1590 Généralement, selon moi au moins, je dirais, les jeunes familles, quand elles vont chercher un quartier pour s'établir, si elles cherchent un nouveau quartier, elles vont chercher trois choses. La première, c'est des écoles de qualité pour les enfants, normalement. La deuxième, c'est d'avoir des logements qui soient grands et abordables. C'est une famille, donc normalement, il y a plus qu'une personne. Et, troisièmement, c'est d'avoir des espaces publics
1595 sécuritaires. Ça veut dire que les enfants puissent trouver une place pour jouer, soit dans la rue, soit dans la ruelle, soit dans la place, et cetera, ou dans les parcs.

Malheureusement ou heureusement, je ne sais pas, dans le cadre d'un PPU, ce n'est pas vraiment l'endroit pour discuter de la qualité des écoles, mais j'aimerais juste souligner
1600 que peut-être c'est quelque chose que l'Arrondissement devrait tenir en considération si jamais elle veut vraiment attirer des jeunes familles.

J'avoue que, par hasard, j'avais fait une recherche sur le quartier dans le cadre de mes études et j'avais trouvé des statistiques qui disaient que les écoles à Sainte-Marie étaient
1605 parmi les écoles où le taux de décrochage était le plus élevé. Moi, je ne suis pas expert dans la matière, donc je ne peux pas affirmer que le taux de décrochage est une résultante de la qualité des écoles, mais sûrement un sujet dont je pense que l'Arrondissement devrait se préoccuper. Peut-être pas dans le cadre du PPU, bien sûr, parce qu'ici, on parle plutôt d'outils d'urbanisme et, effectivement, ça touche la Commission scolaire de Montréal. Mais c'est juste
1610 quelque chose qu'on doit être conscient si on veut attirer des jeunes familles.

Par contre, les logements grands et abordables – je pense que c'est le deuxième point qui attire les familles –, je vois qu'il y a effectivement un certain problème, comme l'intervenant précédent a cité.

1615 Plusieurs des terrains vacants aujourd'hui, c'est des terrains qui étaient jadis occupés
par des usages industriels. Et j'aimerais citer, par exemple, le cas de Portes de Sainte-Marie
qui a été soumis à la consultation de l'OCPM en 2004, et c'est un dossier que j'ai suivi dans le
cadre de ma recherche, et même les documents qui ont été déposés, il y avait, par exemple,
1620 une évaluation environnementale d'une entreprise que, maintenant, je ne me souviens plus,
qui disait que c'était un terrain contaminé. Et, à l'époque, ils évaluaient que juste décontaminer
une partie du terrain, qui serait la première phase de Portes de Sainte-Marie, coûterait quelque
chose comme 3 M\$. Et je ne sais pas si ça, c'était une évaluation préliminaire.

1625 Donc, on sait qu'effectivement, il y a une problématique pour la décontamination et on
sait que s'il faut décontaminer un terrain, ça veut dire que le prix final du logement va être plus
salé. Dans un contexte où on veut que ce soit du logement abordable, que ce soit des grands
logements, ça se peut que ça devienne un problème qui ne va pas vraiment aider à accomplir
les objectifs que l'Arrondissement a avec le PPU.

1630 Donc, j'aimerais vraiment voir dans le PPU une certaine analyse, au moins savoir,
peut-être ce n'est pas vraiment un enjeu, qu'il y a eu des études qui ont été faites et on a vu
que la contamination, ça ne touche rien, ça ne va pas poser un problème.

1635 Mais dans le document actuel, on ne voit pas cet enjeu touché nulle part. Et ça, on
peut se poser la question pourquoi les portes de Sainte-Marie, qui ont été soumises à la
consultation, qui ont eu approuvé tout ce que le promoteur demandait, pourquoi ça n'a pas été
développé finalement. Ça, c'est une des choses peut-être que si on connaissait la réponse, on
pourrait évaluer un peu plus pourquoi tout ce potentiel de terrains vacants à Sainte-Marie ne
se réalise pas. Ça pourrait nous donner des indices, au moins. Et, effectivement, dans le PPU,
1640 on ne voit pas vraiment de réponse à ce genre de question.

1645 J'aimerais passer au troisième point, ce qui touche la question des jeunes familles,
d'attirer les jeunes familles, c'est d'avoir des espaces sécuritaires. Et on identifie dans le
document que le seul problème effectivement que le document aborde directement, c'est la
question du trafic dans le quartier Sainte-Marie. Et on se comprend qu'avoir du trafic qui

1650 passe, de transit, ça joue négativement pour la sécurité des espaces publics. Donc, effectivement, on ne veut pas avoir des enfants qui habitent devant la rue Papineau et qu'on ne peut pas les laisser jouer sur la rue Papineau. On se comprend.

1650 Mais malheureusement, la seule solution proposée par le PPU, c'est d'élaborer un plan local de déplacement – PLD – donc le plan de déplacement qui doit être fait, c'est prévu d'être fait, mais jusqu'à ce que je sache, il n'y a aucune prévision, aucun échéancier pour que ce plan soit élaboré.

1655 Et il propose aussi la création d'un quartier vert. Mais le quartier vert dépend de l'élaboration du plan local de déplacement. Il dépendrait aussi de l'initiative citoyenne et on sait que ce n'est pas toujours facile d'organiser les gens autour d'un concept comme celui-là.

1660 Ça, c'est pour dire que, finalement, je ne vois aucune proposition concrète dans le PPU pour résoudre le problème de sécurité des rues et des espaces publics. La seule proposition, c'est dire qu'on va faire un autre plan. Mais ça, pour moi, ce n'est pas vraiment rien de concret. Et je pense qu'on pourrait quand même... un des items qu'on peut traiter dans un PPU, c'est les travaux qu'on envisage faire pour accomplir nos objectifs et sur celui-là, c'est juste un plan qui va être élaboré à un moment donné. Mais que je sache, on ne sait pas quand.

1665 Donc ça finit un peu mon premier problème qui traitait de la question d'attirer les jeunes familles.

1670 Maintenant, je vais passer à un deuxième sujet que je trouve un peu absent, aussi, c'est un autre point que l'intervenant précédent a abordé, c'était l'absence d'intervention proposée pour le pôle Papineau et pour la rue Sainte-Catherine Est. Et on voit effectivement qu'il y a des interventions. Il y a même un budget déjà prévu pour la rue Sainte-Catherine et pour le pôle Frontenac – excusez-moi – pour la rue Ontario et pour le pôle Frontenac.

1675

1680 Dans le PPU, on identifie le pôle Papineau comme un pôle important du quartier. L'intervenant précédent a montré quand même qu'il y a une certaine dégradation importante de cette zone, mais la seule intervention proposée, c'est changer les limites de hauteur, les limites de coefficient d'occupation du sol pour qu'on puisse bâtir de façon plus dense. Mais encore rien qui pourrait attirer des nouveaux développements ou faire en sorte que cette situation change. Du moins, moi, je ne vois rien de concret dans ce sens.

1685 C'est sûr que si les promoteurs peuvent construire avec plus de densité, ça va peut-être attirer plus, ça va rendre le développement plus intéressant, mais compte tenu de l'exemple de Portes Sainte-Marie, je dirais que ça peut quand même ne pas se réaliser. Je ne sais pas. J'aimerais avoir des réponses pour les Portes Sainte-Marie, si c'est possible un jour. J'essaie de comprendre pourquoi ça n'a jamais passé, parce que c'est ça qui rend un peu difficile de croire que le reste pourrait se réaliser.

1690 Bon. Je pense qu'ici, je vais interrompre ma présentation. Ce que j'aimerais voir donc, en bref, c'est avoir dans le diagnostic, peut-être aborder un peu la question de décontamination. Est-ce que c'est vraiment important ou est-ce que ce n'est pas du tout important. J'aimerais vraiment voir dans le PPU des mesures concrètes par rapport au transit, la sécurité des espaces publics. Et j'aimerais aussi voir des interventions plus concrètes dans le domaine public, comme on en propose pour la rue Ontario et le pôle Frontenac. J'aimerais voir des propositions – excusez-moi – pour le pôle Papineau et la rue Sainte-Catherine.

LE PRÉSIDENT :

1700 Très bien. Merci. Juste à propos des écoles, je vous invite à prendre connaissance du mémoire que la Commission scolaire nous a présenté. Il y a des choses fort intéressantes de ce côté-là. Ce n'est pas toutes les réponses, mais il y a des points de vue intéressants qui ont été avancés dans ce mémoire-là. Pour ce qui est des questions, mes collègues brûlent...

1705 **Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :**

Je peux peut-être faire juste un lien avec les écoles, puis je te laisse tout de suite après. Vous l'avez dit, Monsieur Sa, quand même, combien vous considérez que c'était intéressant et que, d'une certaine mesure, vous aimeriez qu'on tienne compte de la qualité des écoles dans le diagnostic. Mais si je vous demandais, est-ce qu'en termes d'éléments additionnels dans le PPU, vous aimeriez voir quelque chose par rapport à ça?

1710 **M. LEONARDO SA :**

1715 Je pense qu'au moins, il faudrait le mentionner. C'est juste ça. Parce que si on veut attirer des jeunes familles, c'est quelque chose qu'on doit être conscient, qu'effectivement les jeunes familles ne veulent pas donner la priorité à un quartier qui ne veut pas mettre les enfants. Donc, je ne vois pas vraiment comment l'Arrondissement, lui seul, va résoudre une problématique qui touche la Commission scolaire. Mais juste d'être conscient et de savoir que peut-être si la Commission scolaire – comme je n'ai pas lu le mémoire de la Commission scolaire, je ne sais pas qu'est-ce qu'elle a. Peut-être que la qualité des écoles est fantastique. Donc ce n'est même pas un enjeu. On va se réjouir de ça.

1720 C'est juste ça, mais au moins de savoir que ça existe et le fait que la Commission scolaire est venue ici présenter son point de vue, ça montre que peut-être c'est vraiment quelque chose qui devrait être pris en considération. Je ne m'attends pas que l'Arrondissement va résoudre le problème de la qualité des écoles. On se comprend sur ça.

1725 **Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :**

1730 Merci.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1735 Bonsoir!

M. LEONARDO SA :

Bonsoir!

1740 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

1745 Vous mentionnez quelque part – j'ai oublié à quelle page dans votre mémoire – l'absence d'analyse morphologique et l'absence d'étude d'impact sur le paysage urbain. Pourriez-vous nous parler un peu plus de la pertinence de ces analyses typomorphologiques et l'analyse aussi du paysage urbain. Quelle serait la pertinence de ces études-là dans l'élaboration du PPU?

M. LEONARDO SA :

1750 O.K. Je n'ai pas touché à ça parce que, comme on a juste dix minutes, je voulais parler de ce que je trouvais le plus important, mais je vous remercie de l'occasion. Je parle de ça dans mon mémoire parce que j'ai trouvé un peu étonnant de voir, dans les propositions, par exemple, des limites de hauteur et des coefficients d'occupation du sol qui me semblaient un peu arbitraires. Et je me demandais : mais est-ce que ça a été établi parce qu'on avait une
1755 cible de quantité de logements qu'on devrait atteindre, donc on a calculé par rapport aux terrains vacants combien de constructions qu'on avait besoin pour ces zones?

1760 Mais je me suis rendu compte, lors des consultations, j'ai posé la question : comment on est arrivé au fameux chiffre de 2000 logements. Et on a vu que c'était un chiffre un peu, à la limite, arbitraire, effectivement, selon l'explication du représentant de l'Arrondissement.

1765 Donc ces coefficients d'occupation et les hauteurs des bâtiments proposés n'étaient pas une... découlant d'une quantité de logements qu'on voudrait avoir. Et je me posais donc la question : mais donc, pourquoi c'est 35 mètres ou 16 mètres ou X mètres ou avec un coefficient d'occupation donné aussi? Et, effectivement, dans le PPU, on ne trouve aucune

explication du pourquoi de ces hauteurs proposées, comme 35 mètres autour du métro Papineau.

1770 On se comprend qu'on veut densifier, mais on peut atteindre une certaine densité de
plusieurs façons. On peut avoir une tour de deux étages, comme on peut avoir deux tours de
cinq étages. Et je me demandais : est-ce que ces hauteurs sont par rapport à des exemples
des bâtis qui existent déjà dans le quartier et on veut répliquer? Ou c'est peut-être parce qu'on
veut créer des repères dans le paysage et donc on propose des bâtiments plus hauts? Ou
1775 c'était parce qu'on a fait une étude des paysages et on a vu que si on avait une certaine
hauteur de bâtiment, on pourrait créer un effet de fermeture de perspective qui serait
intéressant pour le design urbain? Ou on a même fait des études d'ensoleillement et on a vu
qu'avec une hauteur donnée, on n'allait pas créer de l'ombre dans le bâtiment voisin?

1780 Mais tout ça, effectivement, c'est absent du diagnostic. Et on arrive avec ces
propositions de hauteurs et de densité qui sont déconnectées de cette analyse. Ou peut-être
que l'analyse a été faite et elle n'est pas dans le diagnostic. Et qui sont aussi déconnectées
d'une cible de quantité de logements qu'on pourrait vouloir des nouveaux logements qu'on
pourrait avoir.

1785 Donc ma critique par rapport à ça, c'était comment on peut définir le cadre bâti, sans
aucun critère au moins. Puis, je n'ai pas trouvé ça dans le PPU. Je ne sais pas si ça répond à
votre question?

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1790 Oui, oui. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1795 Merci, Monsieur Sa.

M. LEONARDO SA :

Merci.

1800

LE PRÉSIDENT :

Je vous en prie. Alors, j'invite maintenant monsieur Christian Murphy, s'il vous plaît.

1805

M. CHRISTIAN MURPHY :

Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

1810

Bonsoir, Monsieur Murphy!

M. CHRISTIAN MURPHY :

1815

Bien heureux d'être reçu. J'ai eu un petit problème au niveau des dates. J'avais compris le 28 mai qui était la date limite pour présenter, mais on a accepté quand même, même si j'étais en retard, que je puisse présenter un mémoire, vu que vous siégiez aujourd'hui et qu'il y avait de la place.

1820

LE PRÉSIDENT :

Formidable.

M. CHRISTIAN MURPHY :

1825

Donc je pense que vous avez eu le mémoire écrit?

LE PRÉSIDENT :

1830 Oui.

M. CHRISTIAN MURPHY :

1835 Je vais juste faire un résumé libre.

LE PRÉSIDENT :

Un petit rappel, oui.

1840 **M. CHRISTIAN MURPHY :**

1845 Au départ, je pense que c'est important que je me présente. Je suis un des gestionnaires des tours Frontenac, un des gestionnaires principaux des tours Frontenac. Je suis aussi président de la Corporation du Centre Jean-Claude-Malépart depuis son début en 95. Je suis impliqué au CRL depuis son début, auparavant à la Table d'aménagement Sainte-Marie. Maintenant, aussi, je suis encore dirigeant au niveau de la Caisse populaire Préfontaine Hochelaga qui couvre le secteur est de Sainte-Marie.

LE PRÉSIDENT :

1850 Même si une succursale a été fermée, comme disait...

M. CHRISTIAN MURPHY :

1855 Oui. Et il y a des raisons à ça qui m'ont amené à écrire ce mémoire-là.

LE PRÉSIDENT :

Bien, oui. Vous n'êtes pas là pour en discuter.

1860

M. CHRISTIAN MURPHY :

Non, non, non. Je comprends ça. Cette présentation-là de qui je suis, en fait, c'est pour démontrer que je n'ai aucun préjudice contre les gens de Sainte-Marie. Je n'ai aucun préjudice contre le logement social, on en gère un paquet. C'est qu'en tant qu'administrateur, j'ai fait aussi une analyse un petit peu économique des statistiques qui nous étaient présentées.

1865

On est dans les quartiers les plus pauvres de Montréal. On est dans les quartiers aussi où, selon les chiffres qui ont été présentés au cours des différentes séances, présentés par les gens de la Ville, où on a un très haut pourcentage de logements qui est dédié aux moins bien nantis. Même si certains organismes contestent la façon de calculer – on parlait de chiffres de 23,1 % de logement dédié aux moins bien nantis dans Sainte-Marie, 7 % en moyenne dans la ville, 7.1, je crois ou 7.3 – même si on conteste ces chiffres-là, les proportions restent les mêmes, d'après moi, parce que si on conteste la façon de calculer dans Sainte-Marie, c'est la même façon qui a été appliquée au restant de la ville. Donc tout va diminuer proportionnellement. On se retrouve quand même avec trois fois plus de logements sociaux dans Sainte-Marie que dans le restant de tous les arrondissements de la ville de Montréal.

1870

1875

J'ai même appris par la suite qu'il y avait certains arrondissements qui passaient des règlements municipaux de façon détournée pour éviter d'avoir des logements qui s'adressent aux moins bien nantis. Si on fait des règlements sur la valeur minimale des logements, valeur minimale des bâtisses, et cetera, les questions de zonage, il y a toutes sortes de façons réglementaires de pouvoir éviter d'avoir un certain type d'habitation qui se construisent dans notre arrondissement.

1880

1885

Et ça, ça a fait que, historiquement, Sainte-Marie est devenue un peu comme le lieu où les moins bien nantis se dirigent vu la disponibilité de logements. Et comme étant un des

quartiers les plus pauvres et où la moyenne de revenu familial est une des plus faibles à Montréal, ça fait que les commerces de proximité ne sont pas là.

1890

Pourtant, le quartier Sainte-Marie, c'est un quartier qui est attirant pour les gens. On a plus que notre part d'écoles primaires. On a une école secondaire. On a de nombreux parcs qui ont peut-être besoin de revitalisation, mais on a de nombreux parcs. On a un centre communautaire tout à fait récent. On a une bibliothèque, une maison de la culture, on est très bien équipé en infrastructures et, pourtant, on ne réussit pas à attirer des gens.

1895

On a un paquet de terrains vacants. Tantôt, on citait que les promoteurs ne s'y intéressent pas, puis pourquoi est-ce que les promoteurs ne s'y intéressent pas? Bien, moi, en étant dans le domaine de l'immobilier, si j'ai quelque chose à construire, puis que je veux le vendre, je veux réaliser un certain profit, je veux réaliser un profit du moins normal et intéressant. Si on m'oblige – et comme certains l'exigent depuis le début – d'augmenter encore le nombre de logements dédiés aux moins bien nantis, bien, on n'attirera pas les commerces qui, eux, font faire leur étude de marché. Ça prend un minimum pour venir s'établir.

1900

1905

Dans la Place Frontenac, au cours des années, j'ai vu une multitude de commerces s'établir et fermer après un certain temps. Donc les commerces vraiment de service de proximité, boutique à linge, marché d'alimentation, et cetera, ont de la misère à pouvoir prendre une décision d'affaire et dire : « Eh! Sainte-Marie, je vais aller m'installer là, puis c'est sûr que je vais avoir quelque chose qui va être profitable pour mon entreprise ou pour mon commerce. »

1910

Paradoxalement, le panier d'épicerie est le plus cher à Montréal. Et ça, ça fait drôle, ça fait un peu profiteur, si on peut dire, pour les gens qui sont ici. Et là réside aussi une preuve que n'ayant pas en général de commerce de proximité, n'ayant pas le choix, le panier d'épicerie, c'est facile, les gens ne peuvent pas se déplacer, ils n'ont pas les moyens de se déplacer, donc ils sont obligés de venir magasiner chez nous. Je peux en profiter.

1915

1920

Il y a eu l'inauguration du Marché Solidaire Frontenac parce qu'on n'avait pas de légumes, de fruits et légumes de qualité dans le quartier. Le IGA, ici, était le dernier, puis je ne vous le cacherais pas, je l'ai à proximité, je l'ai dans la face à tous les jours, il a les derniers choix de chez Sobey's. Et, pourtant, le panier d'épicerie le plus cher en ville est dans Sainte-Marie.

1925

Donc tous ces facteurs-là m'ont fait réfléchir en disant : on a une possibilité et il ne faut pas la manquer. Les terrains vacants, une fois qu'ils vont être construits, une fois que la revitalisation est faite, si on a manqué notre coup, si on n'a pas réussi à attirer les familles, si on n'a pas les commerces de proximité pour que les familles viennent s'installer – monsieur parlait tantôt de trois facteurs. Je crois qu'il y en a un qui a été oublié, c'est la proximité de pouvoir se procurer des biens de tous les jours et utiles, les effets scolaires, et cetera. Si on veut que les familles viennent s'installer dans le quartier, je pense qu'il faut qu'elles obtiennent ces services-là.

1930

1935

La rectitude politique a été quelque chose qui nous a fait mal. On ne veut pas déplaire à certains. On n'ose plus, en tant que dirigeant, dire : « Bien, la priorité, elle est là. » Et je l'ai vécue au cours du CRL. Au cours du CRL, on nous a fait un peu l'historique du quartier. On a les plus vieilles infrastructures d'égout et d'aqueduc à Montréal. Elles sont à Sainte-Marie. Il y a des égouts qui sont en ogive, en brique, qu'il n'y a plus personne à Montréal qui est capable de les réparer. Si ça s'écroule, on est en bas de la côte. On est dans la... merde. Le collecteur est sur Notre-Dame.

1940

LE PRÉSIDENT :

Assez vite.

1945

M. CHRISTIAN MURPHY :

J'ai assisté, au cours des années, à plusieurs conseils d'arrondissement, dont un qui parlait de budget. Je ressors cette question-là à nos dirigeants politiques qui avaient équilibré

1950 le budget des infrastructures d'aqueduc en disant : « Je viens d'avoir les statistiques. Dans l'arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie a les plus vieilles infrastructures et vous venez juste d'équilibrer son budget au même niveau que les deux autres quartiers. » Et je me suis fait répondre : « Soyez chanceux. Soyez heureux. On l'a amené au même niveau que les autres. »

1955

Donc la rectitude politique amène à dire : si je donne quelque part, il faut que je le donne ailleurs, puis il faut que je le donne à l'autre, parce que sinon, ça va me chialer après, puis je risque de perdre des votes, puis, et cetera, et cetera. Donc, on ne priorise pas où les priorités doivent se faire.

1960

Maintenant, si je suis un administrateur d'argent public, puis j'ai les plus vieilles infrastructures ici, puis j'ai les plus neuves dans Peter McGill, bien, il me semble que mon budget va aller pour rénover ce qui est plus vieux, puis je vais avoir un budget d'entretien pour Peter McGill. Puis, au niveau d'un centre communautaire, on a le plus neuf ici dans Sainte-Marie, bien, il n'y en a pas dans Peter McGill, je vais essayer d'en mettre là-bas.

1965

En étant président du Centre Jean-Claude-Malépart, je vis la même chose au niveau des argents qui sont distribués au niveau loisirs. Si j'en donne à un avec la main droite, il faut que je donne la même chose avec la main gauche. Même si ce n'est pas pareil. Même si les bases ne sont pas les mêmes.

1970

Donc c'est un des problèmes qu'on vit dans Sainte-Marie, le côté de rectitude politique, que je vais dire. Et moi, mon côté, c'est de dire : si on laisse tomber cette rectitude-là, puis qu'on dise vraiment ce qu'on a de besoin, il faut augmenter le revenu moyen dans Sainte-Marie pour attirer des commerces qui vont faire – et des services – qui vont faire que la population, les familles vont venir s'installer. Et on va redonner vie au quartier.

1975

Si on accepte cette prémisse-là au départ, on risque de réussir. Même si la côte est haute. Passer de 35 000 \$ de revenu moyen à, disons, 51 000 \$ n'est peut-être pas nécessaire pour que les commerces s'installent, mais sûrement 40 000 \$ qui est un revenu

1980

1985 très moyen maintenant au Québec pour une famille. La côte est haute à faire avec seulement que 2000 logements. Et si, en plus, on veut avoir des familles, puisqu'on a les écoles, et tout le travail que la CSDM fait maintenant pour attirer les écoles, améliorer les écoles, intégrer les écoles dans le quartier, et je le vis au CRL régulièrement, je trouve qu'il faut... c'est beau faire le PPU, mais il faut poser des gestes en conséquence et avoir le dynamisme et la volonté de le faire, même à l'encontre de la rectitude politique. Même si ça doit déplaire à certains.

1990 Il y a des choses qu'il faut faire. Il faut que la ville centrale aussi oblige des arrondissements comme Saint-Léonard, comme Ville d'Anjou, et cetera, à prendre leur part aussi de logements sociaux, de façon à aider à ce que toute la ville puisse remonter.

1995 Le problème actuellement dans Sainte-Marie, c'est qu'on recueille la majorité de ces gens-là. Et si ce n'est pas des logements qui sont dédiés sociaux et appelés avec la petite plaque de bronze en avant, c'est des loyers qui ne sont pas entretenus.

2000 Donc, je pense qu'au lieu d'essayer de favoriser l'établissement de logements sociaux à l'intérieur de nouveaux projets, on devrait plutôt exiger une façon – puis, ça, il y a toutes sortes de façons réglementaires, on le voit, on l'a vu, pour éviter d'avoir des logements sociaux, mais il y a toutes sortes de façons réglementaires qu'on peut aller chercher ces fonds-là pour améliorer le parc de logements existants, contrôler les loyers déjà existants. On ne veut pas que la population soit... on ne veut pas que ce soit l'effet de la pierre dans le lac, puis on évacue toute la population des moins bien nantis, sauf qu'on peut prendre des programmes vraiment pour les conserver ici, améliorer leur situation au niveau environnemental et de logement, tout en favorisant le reste.

2010 Mais même si on commence à exiger de la mixité et que sur les 2000 logements, même si ce n'est pas le pourcentage qui est demandé dans tous les programmes de 200 logements et plus, même si on s'en va chercher 10 % des logements, ça fait quand même 200 logements de plus dédiés aux moins bien nantis. Ce qui n'aide pas à améliorer notre moyenne et à favoriser l'établissement des services.

2015 Donc, moi, il faut qu'on trouve une façon – et ça, je pense que c'est le rôle des élus, le rôle des gens qui mettent les règlements en place qui vont analyser pour que ce quartier-là se relève économiquement. Je pense que c'est la première des choses qui doit se faire. C'est que le quartier se relève économiquement.

 Donc, c'était l'esprit un peu de ce que j'écrivais.

2020 **LE PRÉSIDENT :**

 Votre mémoire est clair là-dessus et courageux, sachant le contexte dans lequel vous vous exprimez. Mais, dites-moi, le relèvement du quartier, est-ce qu'il passe aussi par le développement de l'emploi?

2025 **M. CHRISTIAN MURPHY :**

2030 C'est toujours intéressant d'avoir de l'emploi dans le quartier, d'avoir de l'emploi à proximité, mais ce n'est pas nécessairement une obligation de créer de l'emploi dans le quartier. On est collé au centre-ville. C'est une proximité qui est intéressante et il faut l'exploiter.

2035 Les emplois se situent au centre-ville. Il va y avoir des emplois qui peuvent se créer dans les commerces qui vont s'établir. Il va y avoir des emplois de proximité. Il va y avoir un certain nombre d'emplois. C'est certain que si un quartier se développe, il y a toujours un certain nombre d'emplois qui se crée. Mais la priorité de faire que des employeurs viennent s'établir ici n'est pas ce qui va relever vraiment économiquement le quartier pour amener des commerces à s'installer. Je ne crois pas, moi.

2040 On est voisin du siège social de Gaz Métropolitain. Ce n'est pas ces gens-là qui font vivre le centre d'achats Place Frontenac. Ce n'est pas ces gens-là qui viennent – il y en a quelques-uns qui viennent sur l'heure du midi au Centre Jean-Claude-Malépart, mais ce n'est pas ces gens-là qui font vivre le centre. C'est – excusez-moi l'anglicisme – ça va être le *gravy*.

2045 C'est le supplément qu'on va avoir. Mais je pense que notre proximité au centre-ville, proximité du centre-ville est bien plus source d'emplois et source d'intérêts à exploiter ici que de dire : Ça va devenir un centre d'emploi. On va aller s'établir dans Sainte-Marie parce que je vais travailler à côté.

2050 Je pense que qu'est-ce qu'on a actuellement avec le siège social de la SQ, de la Société des alcools, Gaz Métro, Télé-Québec, c'est des entreprises. S'il y a d'autres entreprises qui viennent s'installer et qu'il y a des disponibilités de terrain, ce n'est pas à rejeter. Mais je ne pense pas que l'Arrondissement, et même, bon, les citoyens, on doit mettre nos œufs en disant : il faut amener des employeurs dans Sainte-Marie et c'est ça qui va remonter le quartier.

2055 **LE PRÉSIDENT :**

Ça ne serait pas pour vous la clé de la stratégie.

2060 **M. CHRISTIAN MURPHY :**

Je ne crois pas.

LE PRÉSIDENT :

2065 Très bien. Cher collègue?

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

2070 Alors, Monsieur Murphy, on sait que vous êtes très impliqué, en fait, dans le quartier Sainte-Marie et de par votre poste aussi, comme étant gestionnaire des tours Frontenac. Vous êtes aussi impliqué dans le logement social.

M. CHRISTIAN MURPHY :

2075 Oui.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

2080 Vous êtes en interaction, j'imagine, assez constante avec les résidents des tours Frontenac?

M. CHRISTIAN MURPHY :

2085 Énormément. C'est un petit village.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

2090 Bon. Est-ce que ces gens-là partagent votre point de vue à l'égard du développement du quartier? Et je dirais, en poussant un peu plus loin, quelle est leur perception vis-à-vis de l'arrivée de nouvelles familles, de l'arrivée de nouvelle clientèle en situation précaire et de l'arrivée aussi de nouveaux arrivants mieux nantis?

M. CHRISTIAN MURPHY :

2095 Disons que la population des tours, c'est comme un petit village. Si je vous explique, les tours, il y a les gestionnaires... il y a le conseil d'administration qui peut être considéré comme une mairie. On ne les voit pas souvent. Il y a les cols blancs dont je fais partie. On a nos employés qui font l'entretien, donc les cols bleus. Puis on a un service de sécurité, puis on a un service de loisir aussi.

2100

Les gens dans les tours – il faut dire que Gestion des Trois Pignons, qui est le propriétaire des tours et gestionnaire, c'est particulier. Il n'y en a pas d'autres ailleurs. C'est un OSBL d'habitation. C'est probablement, on s'est fait dire – je n'ai jamais vérifié statistiquement

2105 – qu'on était le plus gros OBNL d'habitation au Québec, mais on n'a jamais vérifié. Je ne peux pas vous le certifier. On doit être un des hauts à 784 appartements. Donc, on doit être assez gros, une population qui varie entre 1200 et 1500 personnes continuellement. Ça vit comme un village dans les tours. Tous les gens qui sont là ont tous leurs services et on vit la mixité dans les tours.

2110 Donc, on ne peut pas, à part les administrateurs qu'on est capable d'identifier parce qu'on a les dossiers des gens, mais pour un simple locataire, il ne peut pas identifier le moins bien nanti du plus nanti dans les tours. On a des médecins qui habitent ici. On a des spécialistes qui habitent là, comme on a des gens qui sont moins bien nantis. On a plusieurs professionnels. Donc on a des gens qui ont des moyens. On peut le voir dans le garage selon
2115 le type de voiture qu'il peut y avoir. Mais ces gens-là vivent un peu en communauté fermée.

 On a beaucoup de résidents de Sainte-Marie qui viennent, une fois que, bon, leur famille est élevée, et cetera, qui veulent laisser leur logement, qui viennent vivre dans les tours. Ça reste quand même un milieu fermé. Ces gens-là ont tout à portée de la main et s'en
2120 contentent pour la plupart.

 Donc, c'est certain que pour avoir des commerces, c'est certain que les gens... bon, je vous le dis, on a des gens qui viennent faire des boutiques de souliers trois fois par année. Donc ils n'ont pas besoin d'aller à la Place Versailles ou aux Galeries d'Anjou. Ils ont ces
2125 services-là. Il y a des gens qui viennent pour des robes, pour du linge, et cetera. Donc, ils ont tellement...

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

2130 De manière ambulante?

M. CHRISTIAN MURPHY :

2135 Oui, qui viennent périodiquement s'installer. On fait un genre de salon exposition puis les gens vont choisir, vont s'habiller ou se... Donc c'est quelque chose qui fait un petit peu comme vraiment un village à l'intérieur de la ville de Montréal.

2140 Donc demander à ces gens-là qu'est-ce qui se passe à l'extérieur... bon, ils vont chialer, par exemple, quand on a les feux d'artifice puis que ça devient plein et qu'ils ont de la misère à sortir des tours, quand il y avait le Tour de l'île qui nous empêchait de sortir du quartier. Des choses comme ça.

2145 Mais par rapport à ce qui va se passer à l'extérieur, ces gens-là sont tellement bien servis à l'intérieur des tours Frontenac, que ça les préoccupe moins. Mais mon expérience au Centre Jean-Claude-Malépart, par exemple, où là j'interagis avec beaucoup plus la population en général et d'ailleurs, ceux qui participent au Centre sont en majorité à l'extérieur des tours. C'est une minorité des tours qui vont au Centre. Ces gens-là regardent ça et voient, veulent que le quartier s'améliore.

2150 Mais il y a une grande conscience – on en parlait tantôt – il y a une grande dynamique sociale, les statistiques le prouvent, c'est un des quartiers où il y a le plus d'organismes au Canada, et cetera, en services de la population. Les gens sont conscients de la population qui est existante et ne veulent pas que cette population-là quitte. Donc, il faut prendre les moyens pour la conserver et améliorer son sort. Mais ils ne sont pas contre, non plus, à ce qu'on
2155 puisse avoir une boutique de linge qui s'établisse. Ils ne sont pas contre, non plus, à ce qu'il y ait des gens mieux nantis qui viennent vivre ici.

2160 Dans Sainte-Marie, je n'ai pas senti ou rarement senti, par exception, des gens qui vont faire de la ségrégation. On vient de faire notre gala sportif, c'était assez multiculturel. C'était aussi assez multi en moyens que je peux dire. Il y a des jeunes qui arrivent, carte de mode, puis il y en a d'autres qui arrivent, qui sont allés au bazar pour aller se chercher une

paire de souliers de course. Puis ça interagit ensemble de façon assez intéressante. Et les parents aussi interagissent ensemble.

2165 Si on vit juste... moi, j'ai vécu l'établissement de la rue Gascon, entre Rouen et Hochelaga, où il y a eu une construction de maisons de ville. Ça a été tout un changement dans le quartier. Ça a été des gens qui ont acheté, qui avaient des moyens d'acheter. Des médecins, des professionnels qui sont installés en face du parc Médéric-Martin. Ça n'a pas créé de problème dans le quartier en tant que tel. Donc, moi, je juge que les gens dans le quartier sont assez ouverts à ce que le quartier s'améliore, mais on ne veut pas perdre...

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Les acquis.

2175

M. CHRISTIAN MURPHY :

2180 ... les acquis ou la population qui est là. On ne veut pas la déloger. Il n'y a pas de... les gens sont très, très conscients socialement de la population et de ce que le quartier a été. Ils ne veulent pas perdre cette essence-là.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

C'est bien.

2185

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

2190 C'est intéressant. Juste une petite précision peut-être autour du fait que vous aimeriez ne pas voir augmenter de façon très sensible le nombre de logements dédiés aux moins bien nantis, mais est-ce que vous avez des observations sur comment créer ou quel type de logement il faudrait créer pour les nouvelles familles qu'on veut voir arriver?

M. CHRISTIAN MURPHY :

2195 Bien, il faut avoir une tenure de logement qui va permettre aux familles de s'installer. La première des choses. Il faut avoir des logements avec des chambres disponibles pour les enfants. On a des infrastructures. Il faut permettre aussi des salles communautaires à l'intérieur de ces édifices-là. Souvent, quand on voit un petit projet de condos, des projets qui s'installent, il n'y a pas de lieu commun où les gens peuvent interagir.

2200 C'est peut-être un des avantages qu'on a dans les tours qui ont fait que les gens qui sont là sont bien. C'est qu'on a des lieux communautaires et ils sont utilisés. Et c'est favorisé par l'administration, l'utilisation et l'autonomie des gens pour se créer des activités. On ne peut pas toujours compter... comme j'ai toujours dit : « Vous ne pouvez pas toujours compter sur le Centre Jean-Claude-Malépart pour organiser toutes les activités de loisir du quartier. » C'est impossible. Il faut que les gens s'organisent eux autres mêmes. On peut les aider. On a les professionnels. On a les spécialistes dans ces domaines-là pour aider à organiser des activités. Mais si les gens ne s'en organisent pas, on ne peut pas penser à tout. On ne peut pas savoir tout ce qui peut intéresser les gens et puis le mettre disponible.

2210 Dans les tours, on a deux salles communautaires. Elles sont utilisées à plein. Autant par une famille, un couple de personnes âgées ou une jeune famille qui veut recevoir le restant de sa famille – ils ne peuvent pas les recevoir dans l'appartement – la salle communautaire sert à ça. Autant que d'organiser une activité un mercredi soir où il y a un groupe de personnes qui vont s'asseoir, qui vont jouer au bridge; un autre qui vont faire du O.K.O. ou des choses, d'autres activités qui vont les intéresser. On a un jardin, on a des jeux de pétanque. L'aménagement de tout ça permet aux gens de vraiment vivre et s'accaparer leur milieu et de vivre dedans. Mais il faut le mettre à la disposition. Il faut le mettre en qualité.

2220 Je regarde ce qui se passe dans le parc Médéric-Martin, bon, on a failli fermer le jardin communautaire, il y a quelques années, parce qu'on a découvert, ce qui n'était pas un secret, qu'à peu près toute Sainte-Marie est contaminée. Et là, bon, on a trouvé une solution. On a mis une membrane, on a remis de la terre dessus, on a reparti le jardin. C'est plein. Il n'y a pas

2225 de place. Quelqu'un qui veut avoir un coin jardin dans le jardin communautaire, il n'y en a pas de disponible. Les gens sont très... dans Sainte-Marie, les gens vont s'approprier les choses en autant qu'on leur permet, de leur donner de la qualité.

2230 Et ça a été abandonné pendant des années. On n'avait qu'à circuler dans les rues. On n'est pas obligé de mettre des limites à 30 km/h sur les rues. On ne peut pas rouler plus que 30 km/h sur la majorité des rues, si on ne veut pas briser notre voiture. Ça a été abandonné comme quartier. Quand je disais qu'on a les plus vieilles infrastructures, puis qu'on a dit, que nos politiciens m'ont dit : « Chanceux! On te met un budget équivalent aux autres », je me suis dit : Tabarnouche! Excusez-moi l'expression, mais comme administrateur, moi, j'ai réagi intérieurement. Je ne pouvais pas réagir publiquement. J'ai réagi intérieurement en disant : où sont les priorités? Et ça a été ça, aussi, pendant longtemps, pourquoi est-ce qu'on est rendu
2235 comme ça. Où sont les priorités?

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

2240 Alors, ce que je comprends de votre intervention, c'est que vous dites : il faut une multiplicité de tenures, puis il faut de la qualité.

M. CHRISTIAN MURPHY :

2245 Il faut de la qualité. Puis il faut accepter de mettre la rectitude politique de côté et accepter qu'il va y en avoir des gens qui vont être mécontents. C'est certain que la résistance au changement, c'est toujours présent. On l'a vécu dans les tours. On avait des saunas. À un moment donné, il y a eu toutes sortes de choses qui se passaient dans les saunas. On a éliminé les saunas. Ça a crié, mais on a utilisé l'espace pour faire d'autre chose. Et ça a amené une bonne réaction. Donc ça prend à un moment donné des décisions. Ça prend des
2250 gens qui acceptent de dire qu'il va y en avoir qui vont être mécontents puis qu'il va y en avoir qui vont être heureux. Mais c'est quoi le but visé? Puis, il faut prendre le chemin pour ça.

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

2255

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2260

Merci, Monsieur Murphy.

M. CHRISTIAN MURPHY :

Avec plaisir.

2265

LE PRÉSIDENT :

2270

Alors, je ne sais pas si vous avez les plus vieux trous dans les rues de Montréal... Alors, la procédure prévoit à ce moment-ci que s'il y a quelqu'un qui veut faire une correction sur les faits, avancez, vous êtes bienvenu. Monsieur Bourque, est-ce que vous avez des corrections à faire? Oui. Venez.

M. LOUIS-HENRI BOURQUE :

2275

J'espère que vous la considérez...

LE PRÉSIDENT :

J'espère bien.

2280

M. LOUIS-HENRI BOURQUE :

Je cite le document.

2285 **LE PRÉSIDENT :**

Il y a eu des choses dites par différents intervenants. Je m'attendais à quelques corrections. Allez-y.

2290 **M. LOUIS-HENRI BOURQUE :**

2295 Bien, j'en fais seulement une. C'est à propos du projet les Portes Sainte-Marie. Il a été fait mention qu'il n'y avait pas eu de mention dans le document sur les Portes Sainte-Marie. Bien que c'est une mention qui est succincte, je l'admets, mais à la page 57, il y a la stratégie de l'Arrondissement par rapport au projet les Portes Sainte-Marie. On explique quelle est la stratégie de l'Arrondissement. Je ne sais pas si vous voulez que je le lise?

LE PRÉSIDENT :

2300 O.K. Vous pouvez le lire, ça va.

M. LOUIS-HENRI BOURQUE :

2305 Donc le titre de la section, c'est la section 4.1.1 : *Abrogation du règlement autorisant le projet de développement les Portes Sainte-Marie :*

2310 *Un règlement adopté en 2003 en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal est en vigueur sur l'îlot délimité par l'avenue De Lorimier, les rues Sainte-Catherine et Parthenais et le boulevard René-Lévesque. Ce règlement autorise la réalisation d'un projet piloté par la SAQ, les Portes Sainte-Marie, et permet de déroger notamment à l'usage de la hauteur. La forme du projet étant cristallisée par l'annexion des plans au règlement l'autorisant, un projet révisé cadrerait mal avec les paramètres réglementaires alors établis. Afin de faciliter le redéveloppement de ce terrain sous-utilisé, l'abrogation du règlement 03-152 est requise.*

2315 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous savez pourquoi la SAQ n'a pas continué dans ce projet?

2320 **M. LOUIS-HENRI BOURQUE :**

Parce que suite à nos discussions avec la SAQ, ce projet-là était un projet de consolidation de leur siège social et, pour différents incitatifs économiques, le site n'est plus visé pour une consolidation de leur siège social. Et le terrain qui – une portion du terrain qui leur appartenait à l'époque, ils l'ont vendue récemment à un nouveau promoteur. Donc, le projet de la SAQ est tombé à l'eau, celui qui était adopté en 2003, qui était nommé les Portes Sainte-Marie. Et on l'abroge dans le cadre du PPU justement pour faciliter le redéveloppement du terrain.

2330 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'à votre connaissance, c'est les frais liés à la décontamination qui sous-tendaient la décision de la SAQ? Vous n'êtes pas obligé de répondre. Si vous le savez, vous le savez.

2335 **M. LOUIS-HENRI BOURQUE :**

Je n'en ai pas discuté avec la SAQ.

2340 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Alors, dites-moi – est-ce que je peux vous poser une autre question?

2345 **M. LOUIS-HENRI BOURQUE :**

Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

On a allégué dans le mémoire du CP, on a allégué que la Ville de Montréal avait pris la décision sur le 2950, Ontario, unilatéralement, sans en parler au CP. Est-ce que c'est vrai?

2350

M. LOUIS-HENRI BOURQUE :

Je ne suis pas en mesure d'infirmer ou de confirmer l'information compte tenu que je n'ai pas été le responsable de ce projet particulier. Donc ma réponse, c'est que je ne le sais pas.

2355

LE PRÉSIDENT :

C'est très bien.

2360

M. LOUIS-HENRI BOURQUE :

Par contre, on sera prêt à amener les précisions à l'Office, au besoin.

2365

LE PRÉSIDENT :

Si on sent le besoin de vous poser la question, on le fera.

2370

M. LOUIS-HENRI BOURQUE :

J'imagine.

LE PRÉSIDENT :

2375

Ça marche?

M. LOUIS-HENRI BOURQUE :

Merci. Bonne soirée!

2380

LE PRÉSIDENT :

Alors, vous êtes content de la soirée?

2385

M. LOUIS-HENRI BOURQUE :

Comme d'habitude.

LE PRÉSIDENT :

2390

Merci. Et, nous, nous sommes contents de votre présence. Alors, c'est la fin de la présente étape de la consultation. Je tiens à remercier tous les participants et participantes. Je tiens à remercier la qualité des mémoires qui nous ont été présentés.

2395

Dans les étapes qui vont venir, la commission va maintenant procéder à la mise au point de son rapport que nous espérons être en mesure de déposer, en étant prudent, d'ici la fin de juillet. Et, ensuite, le bureau va transmettre le rapport au maire et au comité exécutif et quand ces derniers en auront pris connaissance, ensuite, le rapport sera rendu public. Alors, vous comprenez qu'en été, les réunions sont moins fréquentes que dans le reste de la saison, mais normalement, il n'y aura pas de retard. J'imagine qu'à l'automne, certainement, le document sera rendu public.

2400

Merci. Et la procédure qui nous demande la réserve ne nous empêche pas de nous donner la main à la fin. Merci aussi évidemment à tous les gens qui ont participé à la sténographie, prise de son, les gens à l'accueil. À bientôt!

2405

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Est-ce qu'on peut dire merci à notre président?

2410

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

On peut dire merci à notre président.

2415

AJOURNEMENT

* * * * *

2420

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 conformément à la loi.

2425

Et, j'ai signé :

YOLANDE TEASDALE, s.o.