
Éditorial - Montreal gets its act together; New master plan presents simple, useful stuff: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Résumé f the city of Montreal is to reverse its economic decline, it must compete successfully with the suburbs for residents and businesses. It must, in other words, make itself far more attractive. This week the Dore administration has taken a large and laudable step in that direction. It has produced a master plan for making the city a better place in which to live and do business. Last year the city debated and enacted a master plan for downtown. This new blueprint covers all the other parts of the city, eight districts stretching from Pointe-aux-Trembles in the east to Notre Dame de Grace in the west. This scheme, in short, deals with ordinary neighborhoods where most Montrealers live and many work. Also, unlike the downtown plan, this one is inspired by a vision of human-scale, small-is-beautiful development. It's a reassuring improvement. Tryies to end the exodus To end the exodus to distant suburbs, the new plan, drawn up by Andre Lavallee of the city's executive committee, offers no mega- projects, no big budget items. Instead, it features many small improvements which, added up, could make a huge difference in daily life. Not all the ideas are new, but putting them together gives them coherence and adds to the pressure to put them into practice. To attract more young families, more parks would be created. Speed limits would be reduced to 30 km per hour in all residential areas. To reduce traffic through neighborhoods, public transit would be improved; parking would be increased near outlying Metro stations, more reserved bus lanes would be set up on major arteries and there'd be less parking downtown for commuters. Office and commercial development would be encouraged near Metro stations. To help downtown merchants draw shoppers, Ste. Catherine St. might get a tramway allowing an easy trip from, say, Ogilvy's to the Bay. Housing would no longer be given low priority in the core area; throughout the city, land would be prepared for about 60,000 new housing units. Preserviong the heritage More would be done to preserve existing housing that is of heritage value. Specified roads would be enlarged or extended to accommodate trucks. City-hall bureaucrats would get orders to make it easier for industry, hospitals, universities and other key motors of the economy to expand. Simple, pragmatic, useful stuff. How would these general ideas affect a given section of the city? Let's look at the district that includes Cote des Neiges and Notre Dame de Grace as an example. To improve the residents' quality of life, the roar of the Decarie expressway would be reduced by noise baffles. Trucks would not be allowed on residential streets (but to meet the truckers' needs both Cavendish Blvd. and Royalmount Ave. would be extended). Residents near Metro stations would get priority parking on their own streets. City hall would negotiate with property-owning institutions to permit public access to such spacious grounds as the sports fields at Lower Canada College and College Notre Dame, the private park at Villa Maria and the football field at Concordia University. As well, the city would address the dearth of sports facilities in lower Cote des Neiges: a pool and gymnasium might be built next to Shadd Academy. And a community centre and gym might be set up behind Ecole Notre Dame des Neiges. Making the best of what little vacant space is left, 300 housing units would be built on Courtrai St. Housing would go up at Blue Bonnets, without interfering with the harness racing, and homes and offices would be built at the railyard across the tracks from the Vendome Metro station. High-rise office construction would be encouraged near the Namur station. To be sure, the Dore administration has been promising some of these things for years: noise abatement on the Decarie expressway is a classic. Putting these priorities in a master plan, however, makes it easier for politicians to be called to account. It also allows for continuity: successive politicians and civil servants will be less apt to push pet projects that run counter to the master plan's well-organized principles. Some questionable ideas There are doubtless a number of questionable ideas in these eight different master plans. To find them, citizens can obtain copies by attending an information session at 7 p.m. tonight at the Hotel Radisson Gouverneur, 777 University St. Or, they can pick up a copy of their district's plan at their local Acces Montreal office. (The city says there will be an English version of the plan for one district, N.D.G.-Cote des Neiges, but that it will not be ready for about two weeks.) Questions and criticism can be made at public hearings that will start in late August. Even the world's greatest master plan will not alone be enough to reverse the exodus from Montreal. Other things also have to be done. The Quebec government in particular has to stop encouraging the outflow (most recently by allowing Hydro-Quebec to move 150 jobs from downtown to Laval). And a way should be found to spread the region's high tax load more fairly on off-island areas: is it fair for the city's taxpayers to shoulder a disproportionately high cost of facilities and services - ranging from museums to road repair - that suburban residents benefit from? But the Lavallee plan is clearly an important part of the solution.

Publication The Gazette

Select in Zotero <zotero://select/library/items/8VBS79RC>

Date d'ajout 11/11/2019 à 09:48:08

Modifié le 11/11/2019 à 09:50:30

Marqueurs :

Quality report

- Item has no authors

Un tramway le long du canal de Lachine ?, Les arrondissements de Lachine, LaSalle et du Sud-Ouest aimeraient voir un tel projet se réaliser

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Les arrondissements de Lachine, LaSalle et du Sud-Ouest ont signifié à l'administration montréalaise leur souhait de voir se réaliser, dès que possible, une ligne de tramway le long du canal de Lachine où l'emprise utilisée jadis par des voies ferrées du CN et du CP pourrait connaître une seconde vie. Ancien responsable du Transport à la Ville de Montréal, le maire de Lachine, Claude Dauphin, en a fait part à La Presse, mardi soir, lors du conseil d'arrondissement. " Nous avons écrit à André Lavallée, responsable du prochain plan de transport de Montréal, pour lui dire que cette ligne de tramway, le long du canal, serait très importante pour ce secteur où se sont matérialisés de nombreux projets immobiliers, résidentiels et commerciaux. " M. Dauphin espère que cette ligne fera partie des priorités du plan de transport qui sera dévoilé en mai par André Lavallée, d'autant plus que les voies sont déjà en place dans ce territoire longtemps industrialisé. Les bords du canal ont accueilli entre Lachine et Saint-Henri une ligne de tramway entre la fin du XIXe siècle et le milieu du XXe. Au milieu des années 90, une firme privée s'était même montrée intéressée à en créer une sur la rive sud du canal. " Ce serait intéressant pour LaSalle car le métro s'arrête aux limites de notre arrondissement, dit la mairesse Manon Barbe. On est un peu enclavé géographiquement et on cherche à avoir un accès rapide au futur CHUM. " La mairesse de LaSalle voit donc d'un bon oeil la création de la ligne du Havre qui permettra de se rendre du bassin Peel au site du CHUM par la rue de la Commune et la rue Berri. " Ce serait bien d'avoir une ligne le long du canal qui se connecterait à celle du Havre, dit-elle. Mais je comprends que la première phase concernera le centre-ville, même si, nous aussi, nous avons toutes les infrastructures en place, ce qui réduit les coûts. En tout cas, c'est un beau projet structurant et de le voir poindre, on se dit qu'on voit enfin la lumière au bout du tunnel! " Déjà comblé par le projet de tramway du Havre, l'arrondissement de Ville-Marie n'a pas fait de démarches pour vanter celui qui relierait le Vieux-Port au parc Jean-Drapeau. " Nous suivrons les propositions du plan de transport de M. Lavallée ", a dit, hier, Jean-Yves Duthel, responsable de communications de Ville-Marie. Quant à Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, l'arrondissement a si hâte de voir se réaliser la transformation de la rue Notre-Dame, du pont Jacques-Cartier jusqu'à l'autoroute 25, qu'il ne veut pas qu'un projet de tramway éloigne le début des travaux. " Nous sommes l'arrondissement résidentiel le mieux pourvu en stations de métro avec neuf, dit le conseiller de MHM, Laurent Blanchard. On n'est donc pas brimés en transports en commun rapides vers le centre-ville et on ne veut pas que le tramway serve d'alibi pour retarder encore les travaux. " Récemment, une entente est intervenue entre les professionnels de la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec sur la transformation de la rue Notre-Dame. Les élus montréalais n'attendent plus que le O.K. du nouveau ministre des Transports (à être nommé prochainement) pour que débute ce chantier annoncé à maintes reprises depuis 30 ans, et notamment par Jean Charest, il y a deux ans.

Publication La Presse

Select in Zotero <zotero://select/library/items/KITGILQ7>

Date d'ajout 19/05/2020 à 12:51:22

Modifié le 19/05/2020 à 12:53:38

Marqueurs :

Notre-Dame, Plan de transport⁵⁰

ÉTATS-UNIS, JOURNAL DE BORD, Le BIXI arrive à San Francisco

Type Article de journal

Auteur Chabot

Select in Zotero <zotero://select/library/items/N9BTFFP3>

Date d'ajout 08/06/2020 à 10:02:23

Modifié le 08/06/2020 à 10:02:57

JEAN DORÉ 1944-2015, Le visionnaire

Type Article de journal

Auteur François Cardinal

Résumé «Vous m'avez permis de réussir ma vie au-delà de mes espérances.» La phrase lancée aux anciens militants du Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM), en décembre dernier, était sentie. Suivie de larmes et d'une intense émotion. En quelques mots, Jean Doré venait de formuler son testament politique, comme seul un homme fier de son immense bilan pouvait le faire. Il considère sa vie réussie, car il a réussi ce qu'il voulait faire de sa vie en se mettant au service des citoyens, au service de leur ville, au service de Montréal. Ce qu'il aura fait jusqu'à la fin, alors même qu'il était rongé par le cancer du pancréas. Ce «cancer orphelin», selon ses mots, qui intéresse trop peu la communauté scientifique. Ce cancer qu'il savait «fatal», même s'il espérait encore être épargné du pire, comme ces rares chanceux, à peine un sur dix, qui réussissent à y échapper sans qu'on sache trop pourquoi. Affaibli, mais toujours debout grâce à une bonne réponse à la chimio, il évoquait encore la métropole comme s'il l'avait dans la peau ces dernières semaines. Il parlait du fonds de recherche qu'il avait aidé à mettre sur pied, mais aussi, sans se faire prier, de son bilan politique, des défis qui attendent Montréal et des solutions qu'il préconise. Pour l'avenir. «Il évoquait tout cela sans amertume, sans nostalgie, raconte son ami et ancien collègue André Lavallée. Il évoquait cela avec ardeur, avec optimisme.» Il évoquait cela, surtout, avec une sérénité désarmante, signe indéniable d'un homme parti avec le sentiment du devoir accompli. Jean Doré était un visionnaire. Dans le sens étymologique du terme. Un homme de vision, qui savait ce qu'il voulait faire de Montréal, qui avait une idée claire du chemin qu'il souhaitait emprunter dès son élection. C'était un maire qui savait où il s'en allait, au même titre que Jean Drapeau, mais sans sa flamboyance, sans son caractère mégalo, sans les excès des années 60. Il avait donc un plan, un programme pour une métropole qu'il souhaitait plus démocratique, plus décentralisée, plus près des citoyens. Évidemment qu'une telle vision n'appelle pas un bilan en feux d'artifice. Surtout dans le contexte économique difficile de ses deux mandats, de 1986 à 1994. Mais un bilan riche, néanmoins, d'accomplissements véritablement durables. «Jean Doré a été tantôt laboureur, tantôt semeur», résume André Lavallée. On lui doit d'importants legs comme le Quartier international et le recouvrement de la carrière Miron. On lui doit bon nombre de documents fondamentaux qui ont changé la ville, comme le tout premier plan d'urbanisme. On lui doit les legs du 350e, la première piste cyclable, les conseils de quartier, l'Office de consultation publique et la démocratisation des institutions politiques... après le trou noir des années Drapeau. Rien d'innocent à ce qu'il ait ouvert les lourdes portes de bronze de l'hôtel de ville aux citoyens. Littéralement. «Si la ville va bien aujourd'hui, a dit Jean Doré avec lucidité, c'est grâce aux efforts de redressement de notre équipe.» Cela dit, on peut bien énumérer les réalisations de Jean Doré, on peut dresser un bilan froid et politique de ses années au pouvoir, l'exercice demeurera incomplet tant qu'on n'évoquera pas la chaleur de l'homme... et celle qu'il a insufflée à Montréal. Dépeint trop souvent comme un technocrate, le maire Doré a réussi à faire de Montréal un milieu de vie dynamique, habité, à échelle humaine. C'était en quelque sorte l'anti-Jean Drapeau, qui succédait, sans hasard, à Jean Drapeau. L'anecdote que raconte l'ancien conseiller municipal André Lavallée peut sembler anodine, mais elle résume bien l'important legs de Jean Doré et de son équipe. «Quand le RCM a été élu en 1986, les festivals ne pouvaient pas fermer de rue. Aujourd'hui, c'est un acquis. Parce qu'à l'époque, Jean Doré a soutenu les grands événements culturels et a adopté un plan qui reconnaissait le potentiel du secteur de la Place des Arts.» Il a aussi multiplié les grands projets urbains: Faubourg Québec, Faubourg Saint-Laurent, Faubourg des Récollets. Il a donné vie aux anciennes usines Angus, au Sud-Ouest, aux abords du canal de Lachine. Il a misé sur la force des quartiers, la qualité de vie, les services de proximité, les marchés publics, la culture, le vélo. Bref, si Jean Drapeau a fait de Montréal une ville moderne, Jean Doré en a fait une ville habitée, grouillante, qui se vit au quotidien. Et en ce sens, il aura réussi à implanter son programme. Il aura réussi à imposer sa vision. Il aura réussi sa vie politique. Voilà à quoi il faisait référence, en décembre dernier, quand il lançait à ses anciens élus et militants qu'il leur en serait «toujours» reconnaissant.

Publication La Presse

Date 2015-06-16

Pages p. A-2, A-3

Select in Zotero [zotero://select/library/items/DDCAGNNM](https://zotero.org/select/library/items/DDCAGNNM)

Date d'ajout 24/04/2020 à 21:46:33

Modifié le 24/04/2020 à 21:52:40

Notes :



PHOTO ARCHIVES I A PRESSE

Plan de transport de la ville de Montréal, En panne de financement

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé Le Plan de transport de la Ville de Montréal, qui prévoyait des investissements de plus de 2 milliards sur 10 ans pour réduire la dépendance à l'automobile, est plombé depuis son adoption, en 2008, par un sous-financement chronique. Le responsable des transports au comité exécutif de la Ville de Montréal, Réal Ménard, a présenté hier un bilan mi-figue, mi-raisin des cinq premières années de mise en oeuvre du plan, qui aurait nécessité des investissements de 1,2 milliard entre 2008 et 2012. Les sommes investies se sont élevées à 412 millions, soit 34% du montant prévu. Le bilan quinquennal du Plan, présenté hier, reflète ce manque de moyens. Des progrès notables M. Ménard a cependant souligné la nette amélioration de l'offre des service de bus et de métro de la Société de transport de Montréal, et la hausse d'achalandage de 12% enregistrée dans les réseaux de transports en commun, qui a dépassé largement les prévisions. Il a aussi relevé le succès du BIXI, la croissance des services d'autopartage (Communauto), la création de 87 kilomètres de voies réservées ou préférentielles pour bus, et la réalisation de plusieurs projets de piétonnisation des rues, principalement au centre-ville. Il a toutefois reconnu qu'une majorité des projets d'infrastructures qui étaient prévus au Plan ont pris plusieurs années de retard, faute de moyens pour les réaliser. Solutions de financement M. Ménard s'est dit "ouvert" à l'implantation d'un système de péage routier régional pour combler les besoins de financement criants en matière de transports collectifs et d'entretien routier. M. Ménard a aussi lancé un appel au gouvernement du Québec pour qu'il donne suite au consensus des 82 municipalités de la région métropolitaine, qui réclament une hausse progressive des taxes sur l'essence de 0,5 cent par année, pour financer les projets de transports. Le responsable des transports au Conseil régional de l'environnement de Montréal, Daniel Bouchard, s'est dit peu impressionné, hier, par ce bilan un peu prévisible, qui ne peut pas être imputé seulement au manque d'argent. Pas qu'une question d'argent "L'argument du sous-financement ne tient pas la route, affirme-t-il. Dans plusieurs domaines d'intervention où la Ville de Montréal a tous les pouvoirs pour agir, on accuse des retards aussi importants que pour les grands projets." "C'est le cas des pistes cyclables, de la sécurisation des intersections de rues, des plans locaux de déplacements qui n'ont pas été produits. Après cinq ans, on n'a rien pour une éventuelle politique du

stationnement et pas un seul projet de Quartier vert n'a été réalisé sur les huit projets prévus." Illustration(s) : PHOTO FRANÇOIS ROY, archives LA PRESSE Parmi les quelques réalisations du plan de transport de la Ville de Montréal depuis cinq ans, on note une hausse de l'achalandage de 12 % dans le réseau de transport en commun.

Publication La Presse

Date 2013-08-15

Pages p. A-12

Select in Zotero zotero://select/library/items/3HYFR6F6

Date d'ajout 08/06/2020 à 09:59:43

Modifié le 08/06/2020 à 10:02:22

La Politique québécoise du transport collectif victime de son succès

Type Article de journal

Résumé La Politique québécoise du transport collectif victime de son succès LES SOMMES NÉCESSAIRES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DES USAGERS DEVRAIENT ÊTRE MULTIPLIÉES PAR 5 Montréal, le 8 novembre 2011 – Dans un document présenté mardi aux médias et intitulé Pleins à craquer, TRANSIT – l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, félicite le gouvernement du Québec pour le succès de sa Politique québécoise du transport collectif (2006-2012), mais lance aussi un cri d'alarme devant les besoins financiers nécessaires pour répondre à la croissance importante de la demande en transports collectifs au Québec. L'Alliance recommande au gouvernement de prolonger le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC), l'un des volets de cette politique, et de quintupler son financement en augmentant la redevance sur les hydrocarbures qui alimente le Fonds vert. Cette mesure de financement pourrait ainsi contribuer à l'atteinte de l'objectif de hausse de l'achalandage des sociétés de transport de 40% d'ici 2020. Télécharger le document Pleins à craquer – La Politique québécoise du transport collectif victime de son succès en format pdf. Un programme qui a fait ses preuves « Cette politique a amené de réels gains à la population. Pensons à la multiplication des voies Métrobus à Québec, à la croissance importante des passages d'autobus à Gatineau, à la ligne 18 Beaubien, la 121 Sauvé/Côte-Vertu, la 747 pour l'aéroport ou les navettes Or à Montréal ou aux 76 départs supplémentaires de trains de banlieue depuis 2009 dans la région métropolitaine de Montréal », a déclaré Coralie Deny, directrice générale du Conseil régional de l'environnement de Montréal. La Politique québécoise du transport collectif, qui vise une hausse de 8 % de l'achalandage des transports collectifs dans tout le Québec d'ici 2012, a d'ailleurs dépassé son objectif, selon les données disponibles pour les années 2009, 2010 et 2011. « Aujourd'hui par contre, nous avons un sérieux défi, celui de trouver les moyens financiers pour répondre à cette demande croissante. » Victimes de leurs succès, les grands réseaux de trains, d'autobus et de métros du Québec sont aujourd'hui en effet complètement saturés en périodes de pointes, au moment où l'on compte sur eux pour désengorger le réseau routier dans les milieux urbains. « Manifestement, le public est au rendez-vous », a constaté Karel Mayrand, directeur général de la Fondation David Suzuki pour le Québec, « mais si on veut qu'il continue à préférer le transport collectif au transport individuel, il faudra qu'il y trouve son compte, c'est-à-dire que l'offre réponde à la demande en qualité et en quantité ». TRANSIT rappelle qu'une étude de la firme Léger Marketing publiée hier, et portant sur les faits saillants de la consultation publique sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement de Montréal, révèle que la société civile demande « [...] que le transport collectif compte plus de projets de développement »[1]. Un programme qui vient à échéance en décembre Pour poursuivre le développement et l'amélioration des réseaux de transports collectifs, il faut des fonds. Le PAGASTC est l'un des volets de la Politique québécoise du transport collectif : il finance 50 % de l'augmentation des coûts directs d'exploitation associés à l'augmentation nette de l'offre de service des sociétés de transport, des conseils intermunicipaux de transport et de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), à concurrence de 100 millions de dollars par année. Il est financé par le Fonds vert, créé en 2006, à partir d'une redevance payée par les distributeurs de carburants et de combustibles et qui génère 200M\$ annuellement. Le problème est que ce Programme arrive à échéance le 31 décembre 2011. Une augmentation cohérente avec les orientations gouvernementales Le gouvernement du Québec a indiqué sa volonté de créer un mécanisme de marché visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre au Québec. Les distributeurs de carburants et de combustibles y seront assujettis à partir de 2015. Le projet de règlement fixera à plus de 18\$ la tonne de GES le prix minimal des droits d'émissions qui seront vendus aux enchères par le gouvernement en 2015. Les fonds générés par ces ventes dépasseront très largement les montants tirés de l'actuelle redevance sur les hydrocarbures dont le prix est fixé à quelque 4\$ la tonne de CO2. Dans ce contexte, TRANSIT demande au Gouvernement du Québec de : – De reconduire dès le 1er janvier 2012 et de bonifier progressivement le PAGASTC. Les sociétés de transport doivent pouvoir bénéficier d'un environnement financier prévisible et stable afin de poursuivre l'augmentation de l'offre de service de transports collectifs et la hausse d'achalandage qui en découle. – D'augmenter progressivement, à partir de 2012, la redevance sur les carburants et les

combustibles fossiles qui finance le PAGASTC, d'autres initiatives favorisant les transports collectifs et actifs ainsi que l'ensemble des initiatives contenues au Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012. Cette augmentation permettra d'étaler dans le temps, de manière ordonnée et progressive, l'augmentation prévue des sommes perçues auprès des distributeurs de carburants et de combustibles fossiles jusqu'à leur assujettissement au marché du carbone à partir de 2015. Pour Florence Junca Adenot, professeure à l'UQAM et directrice du FORUM URBA 2015 « le maintien et l'amélioration du financement d'un programme qui a fait ses preuves serait un signal clair de l'appui du Gouvernement du Québec aux organisations de transport pour atteindre les objectifs prioritaires d'augmentation de l'achalandage des transports collectifs et de réduction des GES qu'il a lui-même fixés dans ses politiques. Nous estimons qu'il faudra pour ce faire quintupler les sommes actuellement disponibles pour le PAGASTC. » Cette demande présentée par TRANSIT s'ajoute aux recommandations faites précédemment au gouvernement, à savoir : un moratoire sur le développement des nouvelles voies autoroutières, le souhait que Québec dépense les fonds annoncés pour la réfection du réseau routier et le développement des transports collectifs et arrête de reporter les projets à Québec, Montréal, Gatineau et ailleurs et finalement l'autorisation à court terme des mesures de mitigation importantes pour la région montréalaise, dans le contexte d'une crise du réseau routier, soit 250 autobus et 200 kilomètres de voies réservées supplémentaires. TRANSIT rappelle que d'autres mesures financières devront être mises en place au cours des prochains mois et années afin d'assurer le maintien et le développement des transports collectifs en cette période de crise du transport dans le Sud du Québec et en cette période où le développement des transports collectifs et actifs est devenu prioritaire dans toutes les politiques gouvernementales. Le document Pleins à craquer est disponible en ligne sur : www.transitquebec.org. -30- À propos de TRANSIT Dans le contexte actuel de crise des infrastructures de transport, TRANSIT se veut un lieu de convergence des analyses et des solutions en matière de transport durable au Québec. Sa mission est de favoriser le développement et l'amélioration des services de transports collectifs au Québec, en s'assurant qu'ils reçoivent le financement nécessaire pour permettre au plus grand nombre possible de citoyens d'en bénéficier. Une quarantaine d'organisations réparties sur tout le territoire du Québec sont membres de TRANSIT, qui compte également sur le soutien d'un comité d'experts en matière de transports et d'urbanisme. Renseignements : Leïla Copti, COPTICOM 514.661.6134 leilacopti@gmail.com

URL <http://www.transitquebec.org/2011/11/la-politique-quebecoise-du-transport-collectif-victime-de-son-succes/>

Publication Transit

Date 2011-11-08

Select in Zotero [zotero://select/library/items/EDS2JGXH](https://www.zotero.org/select/library/items/EDS2JGXH)

Date d'ajout 19/05/2020 à 23:32:50

Modifié le 24/05/2020 à 20:50:32

Quality report

- Item has no authors

BIXI, Un succès inégal à l'étranger

Type Article de journal

Auteur Martin Croteau

Résumé Un fiasco à Melbourne, un triomphe à Washington. Le système de vélo-partage mis au point par BIXI ne connaît pas que du succès l'étranger. Et les contribuables montréalais ont de quoi s'en préoccuper: c'est eux qui portent le risque de l'aventure. Pour faire ses frais, BIXI aurait besoin de 50 000 abonnés dans la métropole. Il n'en compte que 40 000. Pour maintenir le programme à flot, la Société de vélo en libre-service (SVLS), l'entreprise à but non lucratif qui l'exploite, doit vendre son concept à l'étranger. L'an dernier, l'entreprise a récolté 47,5 millions grâce à ses activités à l'extérieur de Montréal, ce qui lui a permis de boucler l'année avec un bénéfice de 1,5 million. "C'est une activité très rentable, de vendre le système à l'étranger, explique Michel Philibert, porte-parole de la SVLS. Pas seulement sur le plan financier, mais aussi pour la recherche et développement." Mais le BIXI connaît-il vraiment du succès à l'étranger? "Dans l'ensemble, c'est très positif", dit M. Philibert. L'échec de Melbourne a pourtant de quoi faire hésiter bien des acheteurs potentiels. Et les ratés du réseau à Londres ne font rien pour aider. "BIXI a la réputation d'être très agressif dans ses ventes, confie un observateur de l'industrie. Ils ne sont pas très prudents lorsqu'ils répondent aux appels d'offres. Ils font leur soumission et s'arrangent pour régler les problèmes après." En revanche, l'entreprise dispose d'un atout de taille face à ses concurrents. Ses stations sont alimentées par des panneaux solaires. Les coûts d'implantation sont bas, car il n'est pas nécessaire d'excaver pour les relier à un réseau électrique conventionnel. "Quand ils ont commercialisé leur système, c'était tout simplement le meilleur du point de vue de l'infrastructure, de l'informatique, du vélo, convient Nick Mason, de la Bicycle Alliance of Minnesota. Tout le matériel avait été conçu, testé, et il avait fait ses preuves." BIXI est d'ailleurs l'une des rares entreprises dans l'industrie naissante du vélo-partage à avoir pris pied sur différents continents. Des entreprises comme Call-a-Bike, en Allemagne,

et B-Cycle, aux États-Unis, sont populaires dans leur pays, mais n'ont pas encore exporté leur concept. "BIXI est l'un des importants acteurs, affirme Paul DeMaio, responsable du programme Capital Bikeshare à Arlington, en Virginie. Ils sont très bons pour former des partenariats avec des entreprises locales." Encadré(s) : Melbourne Melbourne Bike Share Lancement: 30 juin 2010 Réseau: 600 vélos (500 en service), 50 stations Mode: Partenariat public-privé (PPP) avec RACV et Alta Coût: 5,7 millions en 3 ans et 9 mois* Londres Barclay's Cycle Hire Scheme Lancement: 30 juillet 2010 Réseau: 6000 vélos, 400 stations Mode: PPP avec Serco Coût: 222 millions en 5 ans* Washington-Arlington Capital Bikeshare Lancement: 20 septembre 2010 Réseau: 1100 vélos, 110 stations Mode: PPP avec Alta Coût: 5,7 millions et frais annuels de 2,5 millions* Minneapolis Nice Ride Minnesota Lancement: 10 juin 2010 Réseau: 700 vélos, 73 stations Mode: Organisme à but non lucratif Coût: 2,9 millions* À SUIVRE Boston Hubway Lancement: Juillet 2011 Réseau: 610 vélos, 61 stations Mode: PPP avec la firme Alta Bicycle Share Coût: 5,9 millions en 3 ans* Toronto BIXI Toronto Lancement: 3 mai 2011 Réseau: 1000 vélos, 80 stations Mode: Entreprise satellite de BIXI Coût: 17,8 millions en 10 ans** *Toutes les sommes sont en dollars canadiens. **BIXI Toronto investit la totalité des sommes. La Ville de Toronto garantit ses emprunts.

Publication La Presse
Date 2011-06-20
Pages p. A-14
Select in Zotero zotero://select/library/items/C82U9A3A
Date d'ajout 30/04/2020 à 16:44:05
Modifié le 30/04/2020 à 16:46:58

Mauvaise presse à New York

Type Article de journal

Résumé La controverse qui a entouré la réorganisation de BIXI n'est pas passée inaperçue à l'étranger. Le New York Times a récemment fait état des problèmes financiers qui ont obligé la Ville de Montréal à prêter 37 millions à la SVLS et à garantir ses emprunts jusqu'à concurrence de 71 millions. BIXI se serait bien passé de cette mauvaise publicité, admet Michel Philibert, porte-parole de la SVLS. L'entreprise et son partenaire Alta sont l'un des deux consortiums finalistes pour la mise en place d'un système de vélo-partage à New York. "C'est certain que les débats qu'on a ici et les exagérations qu'on a vues dans les médias, ça ne nous aide pas, reconnaît M. Philibert. Ça créé un petit doute alors qu'il ne devrait pas y en avoir." Retards à Boston Deux ans après que les dirigeants de BIXI eurent annoncé un contrat avec Boston, BIXI ne roule toujours pas dans la ville des Bruins. Le "Hubway" n'entrera en service que le mois prochain. Après avoir accordé le contrat à la société mère de BIXI, la Ville a complètement revu le montage financier du projet. Elle a même dû lancer un nouvel appel d'offres après avoir négocié avec le gouvernement fédéral, que l'entreprise montréalaise a de nouveau remporté. Le rapport du vérificateur déposé aujourd'hui On connaîtra aujourd'hui les conclusions de l'enquête du vérificateur général sur BIXI. Jacques Bergeron a déposé le fruit de son enquête au maire au cours des derniers jours, et celui-ci doit maintenant le déposer au conseil municipal.

Publication La Presse
Date 2011-06-20
Pages p. A-14
Select in Zotero zotero://select/library/items/CW7BXNQL
Date d'ajout 30/04/2020 à 16:46:58
Modifié le 30/04/2020 à 17:35:47

Quality report

- Item has no authors
-

Des ratés à Londres

Type Article de journal

Résumé Le plus important contrat de BIXI à l'étranger, celui de Londres, connaît des difficultés. Et ce, malgré l'immense popularité des "Boris Bikes", ainsi surnommés d'après le maire Boris Johnson. La Ville de Londres a payé 222 millions canadiens sur cinq ans pour le Barclays Cycle Hire Scheme, qui est exploité par l'entreprise privée Serco. Le programme a été lancé fin juillet 2010. En date de la semaine dernière, il comptait déjà 125 000 membres et un total de 5 millions de voyages. Et le maire a offert un "Boris Bike" version tandem à William et Kate comme cadeau de noces. Malgré cet engouement, le système éprouve d'importants problèmes

de croissance. On déplore en outre des ratés majeurs dans la facturation. Des clients ont commencé à recevoir des factures grossièrement élevées pour de petits voyages. Dans le seul mois de mai, 600 utilisateurs ont reçu des notes erronées. Ulcéré, le département municipal qui dirige le projet, Transport for London, vient d'imposer une amende de 8 millions à Serco. "Nous prenons ces choses au sérieux, a expliqué à La Presse Nick Aldworth, directeur de Transport for London. Il était important qu'on fasse comprendre à Serco l'importance de bien traiter notre clientèle." Il se dit satisfait des améliorations mises en place depuis par Serco. BIXI - qui a touché 39 millions grâce à ce contrat - n'a rien à voir avec ces ratés, dit Michel Philibert. C'est un autre sous-traitant de Serco qui s'occupe de la facturation. Le maire Johnson prévoyait lancer une deuxième phase du Barclay's Cycle Hire Scheme avant les Jeux olympiques de Londres en 2012. Les problèmes informatiques risquent-ils de compromettre cette expansion et ainsi priver BIXI de nouveaux revenus? "Je ne crois pas, dit M. Philibert. C'est encore en discussion." Surnommées "Boris Bikes", les versions londoniennes du BIXI sont populaires, mais des erreurs de facturation ont suscité du mécontentement.

Publication La Presse

Date 2011-06-20

Pages p. A-15

Select in Zotero zotero://select/library/items/7V7P2V3J

Date d'ajout 30/04/2020 à 16:49:00

Modifié le 30/04/2020 à 16:50:09

Quality report

- Item has no authors

Un succès éclatant à Washington

Type Article de journal

Résumé La capitale américaine est une vitrine de rêve pour le BIXI. Washington et son voisin Arlington, en Virginie, ont lancé le vélo-partage en utilisant le matériel de l'entreprise à but non lucratif en septembre. Et le projet connaît un succès éclatant. Huit mois après son lancement, Capital Bikeshare compte 14 000 abonnés et a enregistré un demi-million de déplacements. "Nous avons assurément dépassé les attentes, dit Chris Holben, responsable du projet au département des Transports du District of Columbia. On ne s'attendait même pas à avoir la moitié des abonnés que nous avons en moins d'un an." La popularité du programme pourrait rapporter gros à la Société de vélo en libre-service (SVLS), qui exploite BIXI à Montréal. Washington et Arlington ont allongé au total 5,8 millions pour lancer le Capital Bikeshare, une somme que se sont partagée la SVLS et son partenaire, Alta. À ces investissements s'ajoutent des frais d'environ 2,5 millions par année pour couvrir les dépenses d'exploitation. La société mère de BIXI a déjà vendu les vélos, les bornes et le matériel informatique. Elle gère aussi le système informatique qui gouverne le va-et-vient des vélos depuis Montréal. Les appels au service à la clientèle sont transmis à un centre d'appels situé chez nous. Le ministère qui administre le Capital Bikeshare à Washington va bientôt commander 25 nouvelles stations. Et à Arlington, on va plus que doubler la taille du réseau au cours des prochains mois. Illustration(s) : Photo Tim Sloan, Agence France-Presse Un cycliste s'apprête à utiliser un vélo de Capital Bikeshare à Washington. Dans cette région, la popularité du service a dépassé les attentes. PRÉCISION La photo qui coiffait notre article d'hier sur le Capital Bikeshare de Washington montrait l'ancêtre de ce système de vélos en libre-service, SmartBike DC. Ce réseau a été remplacé par des vélos et des stations fournis par l'entreprise à but non lucratif qui exploite le BIXI à Montréal.

Publication La Presse

Date 2011-06-20

Pages p. A-15

Select in Zotero zotero://select/library/items/4ABCJ4TZ

Date d'ajout 30/04/2020 à 16:51:26

Modifié le 30/04/2020 à 16:52:55

Quality report

- Item has no authors

BIXI plombe Stationnement de Montréal, Malgré une hausse des revenus de parcomètres, les redevances de la société stagnent

Type Article de journal

Auteur Martin Croteau

Résumé Les parcomètres de la métropole n'ont jamais rapporté autant et, pourtant, les redevances qu'ils rapportent à la Ville de Montréal sont au mieux stagnants, au pire en baisse, révèlent les états financiers de Stationnement de Montréal, publiés hier. Cette contre-performance a une cause bien précise, selon la direction de la société: BIXI. Les automobilistes ont injecté 60,9 millions de dollars dans les parcomètres et stationnements publics de la métropole en 2010, une somme sans précédent. C'est une hausse de 4,6% par rapport à l'année précédente. Or, pendant la même période, les redevances, taxes, frais d'intérêts et loyers versés par Stationnement de Montréal à la Ville ont augmenté d'à peine 300 000\$ pour se chiffrer à 41,4 millions. La multiplication des parcomètres et la hausse de leurs tarifs ont provoqué la colère des commerçants dans les derniers mois. Alors pourquoi ne rapportent-ils pas davantage dans les coffres municipaux? Le président du conseil d'administration de Stationnement de Montréal, Rémi Racine, montre du doigt l'aventure BIXI. "Dans les dépenses, cette année, il y a 3,8 millions qui sont dus à notre relation avec BIXI", a-t-il indiqué. Sans ces frais, dit-il, les redevances auraient augmenté davantage que les revenus. Stationnement de Montréal, qui pilotait le populaire programme de vélo en libre-service depuis sa création, l'a cédé à la Ville de Montréal plus tôt ce printemps. La société en commandite estime qu'elle a vendu à perte les stations d'ancrage des bicyclettes, ce qui a plombé ses résultats de 2,5 millions. La "municipalisation" de BIXI a également privé Stationnement de Montréal de 1,3 million en revenus d'intérêts. La société en commandite avait en effet prêté 33 millions à son satellite, la Société de vélo en libre-service (SVLS), pour qu'elle mette le programme sur pied. Le mois dernier, BIXI a été placé sous la direction de la Ville de Montréal, qui a consenti un prêt de 37 millions pour lui permettre de poursuivre ses activités. La Ville va aussi garantir les emprunts de la SVLS jusqu'à concurrence de 71 millions. Un écart inexplicable Stationnement de Montréal a affirmé hier avoir versé des redevances de 41,1 millions à la Ville de Montréal en 2009. Lorsqu'elle a divulgué ses états financiers, il y a un an, l'entreprise avait pourtant affirmé qu'elle avait versé 42,5 millions à la municipalité. M. Racine n'a pas été en mesure d'expliquer cet écart hier. "C'est l'administration précédente qui avait sorti ce chiffre, a-t-il dit. Je ne suis pas capable de le reconstituer." Mauvais résultats de Stationnement de Montréal Les coûts du BIXI montrés du doigt Stationnement de Montréal estime qu'elle a vendu à perte les stations d'ancrage des BIXI à la Ville de Montréal, ce qui a plombé ses résultats de 2,5 millions. La société aurait également perdu 1,3 million en revenu d'intérêts dans l'opération.

Publication La Presse

Date 2011-06-16

Pages p. A-17

Select in Zotero zotero://select/library/items/X3AM7U78

Date d'ajout 30/04/2020 à 16:31:52

Modifié le 30/04/2020 à 16:33:43

Après les BIXI, voici les Fruixi, Des étals de fruits et légumes roulants sillonneront Ville-Marie et le Plateau

Type Article de journal

Auteur Charles Côté

Résumé Il y avait des tomates, des concombres et aussi du jarret en étalage. La Ville de Montréal a lancé hier le Fruixi: six triporteurs qui vendront des fruits et légumes locaux dans les parcs de Ville-Marie et du Plateau-Mont-Royal à partir de la semaine prochaine. Selon le maire de Montréal, Gérald Tremblay, il s'agit d'un "geste concret pour que les gens aient accès tout près de chez eux à des fruits et des légumes". "Cela permettra de développer des valeurs communes et un sentiment d'appartenance dans les parcs du quartier", a ajouté le maire. Conçus et fabriqués au coût de 3500\$ chacun, les triporteurs peuvent transporter une charge de plus de 150 kg. Des vitesses démultipliées permettent de se hisser lentement en haut d'une côte, mais la manoeuvre demeure délicate et exige un bon coup de pédale, a constaté La Presse. Les Fruixi seront pilotés par des jeunes en réinsertion sociale. L'initiative est financée par les arrondissements et par la CDEC (corporation de développement économique et communautaire). Elle émane du Marché solidaire Frontenac, un marché public saisonnier qui en est à sa quatrième année. Selon Guillaume Darnajou, concepteur du véhicule, les triporteurs permettront de livrer "des aliments locaux dans les déserts alimentaires". Une étude de marché réalisée par les promoteurs du projet montre que les résidents des secteurs visés seraient prêts à dépenser 15\$ par visite pour acheter des fruits et des légumes frais. La Direction de la santé publique de Montréal appuie le projet et déploiera des nutritionnistes aux points de vente pour conseiller les acheteurs. Selon le maire Gérald Tremblay, qui a lancé l'initiative hier, il s'agit d'un "geste concret pour que les gens aient accès tout près de chez eux à des fruits et des légumes".

Publication La Presse

Date 2011-06-11

Pages p. A-9

Select in Zotero zotero://select/library/items/RA23MUAM

Date d'ajout 30/04/2020 à 16:26:52

Modifié le 30/04/2020 à 16:29:15

Notes :

zotero://select/library/items/DJXHXEUM

Après les BIXI, voici les Fruixi, La presse, 2011-06-11, p. A-9

ACTUALITÉS



PHOTO IVANOÏH DEMERS, LA PRESSE
Selon le maire Gérald Tremblay, qui a lancé l'initiative hier, il s'agit d'un « geste concret pour que les gens aient accès tout près de chez eux à des fruits et des légumes ».

Éditorial - La "vélorution"

Type Article de journal

Auteur François Cardinal

Résumé En moins de 10 ans au Québec, le vélo est passé de jouet du dimanche à moyen de transport. S'ils n'en sont pas les uniques responsables, la Ville de Montréal et le gouvernement y sont pour beaucoup. Il y a évidemment une tendance vers la bicyclette utilitaire un peu partout en Occident depuis le tournant du millénaire. Difficile donc de savoir lequel précède l'autre: les cyclistes ou les aménagements cyclables. Il n'en reste pas moins qu'il y a eu un moment charnière, une année à partir de laquelle l'approche a complètement changé, à Montréal et ailleurs au Québec: 2004, l'année où l'administration Tremblay a déposé un plan d'urbanisme qui prenait résolument le virage du vélo comme moyen de transport. La chose avait déjà été évoquée avant, mais jamais avec une telle détermination. Comme en ont témoigné les gestes qui ont suivi: le déploiement des bandes cyclables (2005), l'inauguration de la Route verte (2007), l'implantation d'un lien au centre-ville (2007), la Politique québécoise sur le vélo (2008), le Plan de transport de Montréal (2008) et le BIXI (2009). C'est en grande partie à ces efforts politiques que l'on doit les statistiques de L'état du vélo 2010, dévoilées jeudi. Dans la métropole, les "cyclistes utilitaires" ont plus que doublé en 10 ans, passant de 25% à 53%. Un constat, toute proportion gardée, que l'on fait aussi à Victoriaville, Rimouski et dans d'autres villes de taille moyenne, grâce à la Route verte. Les chiffres peuvent sembler étonnant dans une période de diminution de l'activité physique, mais ils suivent une logique que Vélo Québec résume par ce slogan: "If you build it, they will come." Au cours des dernières années, Montréal a en effet ajouté 160 km à son réseau cyclable qui en compte aujourd'hui 530 km. Au Québec, le réseau a carrément doublé pour atteindre 9000 km. Des infrastructures qui ont le mérite de s'attaquer à l'insécurité, premier facteur dissuasif à la pratique du vélo urbain. Tout n'est pas parfait, on s'entend. Montréal ne respecte pas toujours la cadence de 50 km additionnels qu'il s'est imposé, le réseau blanc (qui devait permettre d'accéder aux pistes l'hiver) a fait chou blanc, les autobus ne sont pas équipés de supports à vélos, les heures d'accès au métro sont restreintes et les enfants sont de moins en moins nombreux sur leur bécane. Mais on serait bien malvenu de cracher dans la soupe tant les gestes des dernières années ont été nombreux en comparaison avec ce qui prévalait auparavant. Rappelons-nous que le réseau cyclable de Montréal n'a eu droit à aucun investissement majeur entre 1992 et 2004. Et que la timide politique québécoise sur le vélo n'a permis,

entre 1995 et 2005, que l'aménagement de passerelles et l'asphaltage de quelques accotements... Il n'y a donc pas de gêne à lever son casque à ce virage salutaire en ce week-end de la Féria du vélo.

Publication La Presse
Date 2011-06-04
Pages p. PLUS - 6
Select in Zotero zotero://select/library/items/5F4267M8
Date d'ajout 30/04/2020 à 16:15:39
Modifié le 30/04/2020 à 16:26:52

Affichage publicitaire - Agressions visuelles

Type Article de journal
Auteur Marie-Andrée Chouinard
Résumé Ils poussent comme des champignons le long des routes, mais plutôt que de les cueillir pour en faire une appétissante poêlée, on a plutôt envie de les raser. Les panneaux publicitaires. De diverses manières, ils vous happent au détour, en clignotant leurs couleurs criardes, en pivotant une portion de leur message, en exhibant quelque jeune fille peu vêtue sur panneau géant. Les détracteurs de cette publicité qui barbouille nos paysages poussent eux aussi comme des champignons. Le Devoir faisait état cette semaine d'un «ras-le-bol publicitaire» porté par l'Alliance pour la valorisation des paysages au Québec, un regroupement qui s'indigne de la prolifération de cette pollution visuelle. Souhaitons que cette alliance serve de catalyseur à une réflexion devenue essentielle. Parmi les exaspérés s'agite le collectif Artung! dont la coquine mission vise à remplacer en douce des publicités plaquées en plein Montréal par des oeuvres d'art. Dans le parc Villieray, l'affiche de l'artiste Danouk dévoile un message on ne peut plus clair: «Cette affiche ne vend rien». Sur le site du collectif, un premier commentaire énonce l'évidence: «Qu'il est amusant de constater à quel point il est facile de reprendre quelque chose qui nous appartient.» Il s'agit du coeur de cette protestation qu'on voudrait généralisée. La réappropriation de l'espace public guide aussi les militants de Paysages estriens, qui se battent pour la protection d'un environnement entaché par l'envahissement publicitaire -- très peu souvent fait avec goût et intelligence en bord de route. Ce même ras-le-bol se cachait dans l'irritation des usagers de Bixi, qui sont dérangés d'avoir de la pub en pleines roues. Certains États américains ont carrément interdit la publicité sur les routes, parfois pour des impératifs de sécurité, mais parfois, comme au Vermont, au nom de la protection du paysage. Un ex-gouverneur de la Californie, Pat Brown, a déjà dit: «Quand un homme lance un paquet de cigarettes vide par la fenêtre de son auto, il est passible d'une amende de 50 \$. Quand un homme place un panneau géant en plein paysage, il est richement récompensé.» Cette industrie est en effet hyper lucrative: contrairement aux autres médias, elle vise un public totalement captif. Entrées de ville, tronçons d'autoroute, petits chemins bordant les lacs, la barbouilleuse publicitaire n'épargne presque plus aucune voie. Les municipalités, qui en tirent un profit, seront coincées entre l'appât du gain et le souci de l'esthétique. Au Québec, deux lois édictant les balises en matière d'affichage au bord des routes relèvent du ministère des Transports, mais on en déplore la mollesse. Existe aussi une nouvelle Loi sur les biens culturels qui a étendu son champ de protection aux paysages, sans qu'on sache trop bien jusqu'où elle pourra tirer ses filets. Le temps n'est-il pas venu de donner du mordant à cet encadrement? Le bord des routes aux champignons. Suffit, les slogans.

Publication Le Devoir
Date 2011-06-03
Pages p. A-8
Select in Zotero zotero://select/library/items/IAKDMFPG
Date d'ajout 30/04/2020 à 16:09:45
Modifié le 30/04/2020 à 16:12:46

Le vélo de plus en plus populaire au Québec, 2 millions de Québécois ont enfourché leur bicyclette au moins une fois par semaine en 2010

Type Article de journal
Auteur Gabriel Béland
Résumé La popularité du vélo ne se dément pas au Québec. Les pistes cyclables se multiplient, le nombre de cyclistes augmente et ils ont moins d'accidents graves. Voilà les conclusions d'une vaste étude sur le vélo dévoilée hier, qui observe néanmoins un phénomène inquiétant: les jeunes Québécois font de moins en moins de bicyclette.

Dans l'ensemble, le nombre d'adeptes du vélo ne cesse d'augmenter dans la province. Ils étaient 2 millions en 2010 à faire de la bicyclette au moins une fois par semaine, note L'état du vélo au Québec, une étude quinquennale menée par Vélo Québec. Ce chiffre était de 1,8 million il y a cinq ans et de 1,6 million en 2000. La bicyclette est aussi de plus en plus utilisée pour des déplacements utilitaires. La proportion des cyclistes qui ont enfourché leur monture à des fins de transport a doublé en 10 ans, pour atteindre 37% l'année dernière. "Cette progression du vélo utilitaire est une percée majeure pour nous, précise la directrice de Vélo Québec, Suzanne Lareau. On savait depuis les années 90 que les Québécois faisaient du vélo dans leurs loisirs. Mais on constate que de plus en plus ils utilisent le vélo pour aller travailler, aller voir des amis ou faire des courses. Tous les efforts qu'on a mis dans les 10 dernières années pour encourager les gens à utiliser le vélo à des fins de transport ont fonctionné." Tout comme le reste des Québécois, les Montréalais utilisent de plus en plus le vélo pour se rendre au travail: 2,2% des déplacements vers le boulot se font désormais à bicyclette. Il s'agit d'une légère hausse par rapport à 2005 (1,6%). La progression la plus frappante a eu lieu dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, où 9,6% des déplacements vers le travail se font sur deux roues (6,5% en 2005). Il s'agit de loin du premier arrondissement à ce chapitre, devant Rosemont-La Petite-Patrie (4,7%) et Outremont (4,3%). "Si on se concentre sur le chiffre de 2%, ce n'est pas très spectaculaire, admet Suzanne Lareau. Mais Montréal est grand et il y a des secteurs dans l'est et l'ouest de l'île où on ne fait pas beaucoup de vélo. La bonne nouvelle, c'est qu'on se rend compte que dans les quartiers centraux la pratique augmente. On voit que les choix de la Ville de Montréal, le plan de transport de 2008 et l'arrivée de BIXI ont contribué à la croissance du vélo." Les enfants roulent moins Mais L'état du vélo 2010 n'est pas tout rose. Source d'inquiétude pour Vélo Québec, les jeunes font de moins en moins de bicyclette, une situation qui pourrait se poursuivre à l'âge adulte et nuire à la croissance du vélo dans la province. En 2005, 93% des enfants et des adolescents faisaient du vélo; cette proportion est maintenant de 84%. "On observe partout la baisse de l'activité physique chez les enfants, ça ne touche pas uniquement le vélo, rappelle la directrice de Vélo Québec. C'est tout de même très inquiétant. Il y a aussi moins d'enfants qui se rendent à l'école à pied ou à vélo. Les parents sont de plus en plus soucieux de la sécurité de leurs enfants - même, souvent, on est un peu obsessif avec ces questions-là. Il y a une obsession de la sécurité des enfants qui nuit à la pratique d'activités physiques." L'organisme pilote un projet avec plusieurs écoles pour faire la promotion de la marche et du vélo auprès des enfants. Mais le Québec a "tellement régressé à ce chapitre que ça va prendre une décennie au moins pour changer cette situation". "Il faut créer un environnement favorable à la pratique: augmenter les pistes cyclables près des écoles, diminuer la circulation de transit à travers les quartiers résidentiels, réduire la vitesse des voitures... C'est là-dessus qu'il faut travailler si on veut ramener les enfants sur les vélos", énumère Suzanne Lareau. Encadré(s) : Des "autoroutes" cyclables La popularité des pistes cyclables montréalaises ne se dément pas. Voici le nombre de déplacements annuels dans les pistes les plus populaires. > Boulevard De Maisonneuve: 1 million > Rue Berri: 900 000 > Rue Saint-Urbain: 500 000 Source: L'état du vélo au Québec 2010 Selon une étude dévoilée hier, la proportion de cyclistes qui enfourchent leur vélo pour des déplacements utilitaires a doublé depuis 10 ans pour atteindre 37%.

Publication La Presse

Date 2011-06-03

Pages p. A-11

Select in Zotero <zotero://select/library/items/QQPPXU35>

Date d'ajout 30/04/2020 à 16:12:46

Modifié le 30/04/2020 à 16:15:27

Crise existentielle

Type Article de journal

Auteur François Cardinal

Résumé Le Québec est mûr pour une visite chez le psychologue. C'est la conclusion du Comité performance de l'industrie touristique présidé par Gilbert Rozon, qui en appelle à une sérieuse remise en question existentielle. Assise sur ses habitudes, engoncée dans ses vieux habits, la province ne sait plus trop ce qu'elle vaut, elle peine à se démarquer, elle a perdu ses atouts, ses ambitions. Bref, elle vit une profonde crise... ce qui n'a rien pour séduire les touristes. Alors que le nombre de voyageurs augmente dans le monde, la clientèle américaine délaisse ainsi le Québec (-29%), le secteur privé n'investit plus (-30,6%), les recettes de l'industrie baissent et les parts de marché aussi. La force du dollar canadien n'y est pas étrangère, certes, mais à toujours répéter une telle chose, on en est venu à se convaincre que le seul attrait du Québec était de ne pas coûter cher... d'où un manque de volonté d'investir, de moderniser, d'améliorer le produit touristique. On se retrouve ainsi avec une tour inclinée majestueuse... qui n'offre que de la malbouffe et un horaire qui se termine à 19h. Un chemin du Roy datant du XVIIIe siècle... qui est parsemé de casse-croûte défraîchis et d'auberges aux mêmes vieilles fleurs séchées. Des autoroutes en pleine campagne... qui sont tapissées d'immenses affiches publicitaires. Pour renverser la vapeur, le rapport Rozon propose de réinvestir massivement en se concentrant sur trois axes: les portes d'entrée que constituent Montréal et Québec, le fleuve et quelques pôles touristiques forts. Intéressant.

Mais pour qu'une telle offre (ville, eau et paysages) se distingue de ce qu'on retrouve à proximité, il ne faut pas se contenter de brochures touristiques. Il faut aller plus loin, augmenter la qualité de l'accueil et multiplier les attraits spectaculaires. Les touristes sont aujourd'hui très informés, ils voyagent plus qu'avant, ils cherchent donc des éléments originaux qui les surprennent. Le BIXI en est, le Moulin à images, la Route verte, la promenade Champlain. La F1 aussi, les Piknic Electronik, Igloofest, l'exposition Indiana Jones. Voilà qui peut attirer les médias étrangers et... le touriste de l'Illinois qui regarde sur le web ce qui s'offre à lui. La future plage du Vieux-Port, en ce sens, est un bon exemple de projets porteurs (mais pas l'idée de remplir le silo no 5 de serveurs informatiques!), de même que le Moulin à images 3D et l'éventuel réaménagement du site du Stade olympique. En un mot, il faut profiter des singularités de la ville pour en faire des attractions tout aussi singulières, comme New York et son High Line Park, Paris et ses plages de bord de Seine ou Toronto et sa tour du CN désormais ouverte aux balades extérieures à 360 mètres du sol! Ne fabulons pas. Québec ne sera jamais "une destination touristique de calibre mondial", comme en rêve le comité Rozon. Mais la province a certainement le potentiel de se démarquer à sa façon... à condition qu'elle accepte d'abord de se remettre en question.

Publication La Presse

Date 2011-06-02

Pages p. A-26

Select in Zotero zotero://select/library/items/DRW4MBPG

Date d'ajout 30/04/2020 à 16:07:45

Modifié le 30/04/2020 à 16:09:45

Ras-le-bol publicitaire - De plus en plus de voix s'élèvent pour dénoncer l'envahisseur

Type Article de journal

Auteur Jeanne Corriveau

Résumé Elle est partout: en bordure d'autoroute, sur les toits des immeubles, sur les autobus, sur les Bixi et même dans les toilettes de bars. La publicité est tellement omniprésente dans l'espace public que des voix de plus en plus nombreuses s'élèvent pour dénoncer l'envahisseur. L'Alliance pour la valorisation des paysages au Québec qui vient de naître réclame des autorités municipales et gouvernementales qu'elles freinent la prolifération des panneaux publicitaires dans le paysage québécois. page a1 Quand un message publicitaire à la radio nous importune, il suffit de changer de poste pour ne plus l'entendre. Mais quand un panneau publicitaire en bordure d'autoroute nous déplaît, impossible de l'esquiver. C'est là le noeud du problème, estiment les membres de la nouvelle Alliance qui regroupe 17 organisations municipales et professionnelles dont Paysages estriens, l'Union des producteurs agricoles-Estrie, l'Association des architectes paysagistes et Héritage Montréal. «Le paysage, c'est notre fonds de commerce et notre survie sur le plan touristique. C'est avec nos paysages qu'on attire les gens, explique Maurice Bernier, préfet de la MRC du Granit en Estrie. Les gens de Montréal qui veulent admirer des panneaux n'ont qu'à se promener sur le boulevard Taschereau. Mais s'ils veulent admirer la nature, il leur faut venir dans notre coin de pays.» Or, rares sont les coins de pays au Québec qui sont épargnés par la publicité. À titre d'exemple, il y aurait plus de 230 panneaux publicitaires de part et d'autre de l'autoroute 20 entre Montréal et Québec, selon un décompte réalisé en 2003. «On n'est pas contre l'affichage. Que le commerce s'affiche devant sa boutique, ça va. Mais que les entreprises utilisent les routes pour nous harceler avec la publicité, on dit que c'est assez», a indiqué Jacques Robidas, président de Paysages estriens. L'Alliance souhaite sensibiliser les municipalités et le gouvernement à ce problème, mais elle entend aussi profiter de la révision des lois québécoises sur l'affichage pour faire entendre son point de vue. L'exemple du Vermont Ailleurs dans le monde, plusieurs villes et États américains ont banni l'affichage extérieur. C'est le cas du Vermont, qui a légiféré en 1969 et qui aurait vu ses revenus touristiques bondir par la suite. «Est-ce que les paysages du Vermont sont plus beaux que les nôtres? Nous sommes convaincus que non, dit le conseiller municipal du Plateau-Mont-Royal Alex Norris. La différence, c'est que les autorités au Vermont [...] ont fait preuve de fermeté et de volonté politique pour protéger ce qui est un atout pour tout le monde plutôt que de céder aux pressions d'une poignée d'entreprises publicitaires.» L'industrie de l'affichage a fait valoir que ce sont les municipalités et le ministère des Transports qui autorisent l'affichage. «Notre industrie agit de façon très légale avec des permis en bonne et due forme», précise Jeannot Lefebvre, porte-parole du Regroupement de l'industrie de l'affichage extérieur au Québec, qui représente Astral Média, CBS Affichage et Jim Pattison Industries. «On n'ira pas s'installer devant un monument patrimonial de l'UNESCO. On est capables d'avoir un peu de jugement. Mais qu'est-ce qui est acceptable pour l'un et ne l'est pas pour l'autre? [...] Ce sera toujours difficile de plaire à tout le monde.» Même si elle est ouverte à certains compromis, l'industrie n'entend pas se laisser rayer du paysage. Le Regroupement a d'ailleurs l'intention de s'adresser bientôt à la Cour supérieure pour faire déclarer nul le règlement sur l'affichage adopté l'an dernier par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal et qui les forcera à démanteler leurs panneaux géants d'ici la fin de l'année. M. Lefebvre affirme que la loi protège les droits acquis des entreprises d'affichage. «Le droit acquis à la pollution, ça n'existe pas. Il s'agit

ici de pollution visuelle. C'est indéfendable devant un juge», réplique l'Alliance. Commandos antipub L'omniprésence de la publicité a également donné lieu hier matin à un geste d'éclat à Montréal lorsque des militants du collectif Artung! se sont déployés dans les rues de la métropole pour remplacer clandestinement les publicités sur les colonnes Morris par des oeuvres artistiques. Les commandos sont entrés en action vers 8h dans Villeray pour se disperser dans le Plateau et dans Rosemont-La Petite-Patrie pour apposer 200 affiches de création originale afin de remplacer les affiches publicitaires présentes. Artung! a été créé pour répliquer aux compagnies d'affichage qui contestent le règlement adopté par le Plateau. «De notre point de vue, ce n'est pas juste les immenses panneaux qui devraient disparaître, mais tout l'affichage publicitaire dans l'espace public», a expliqué Pascale Brunet, porte-parole d'Artung! Les structures d'affichage n'ont pas été abîmées, a insisté Mme Brunet, qui a qualifié d'«action directe légitime» l'opération d'Artung!. Les afficheurs ne sont pas du même avis. «C'est du vandalisme. Enlever une publicité qui a été payée, c'est comme barbouiller une pancarte électorale, estime Jeannot Lefebvre. Ce n'est pas une bonne façon, en démocratie, de se faire entendre et de se faire voir.» Astral, qui détient les droits d'affichage pour les colonnes Morris, a dépêché des équipes, hier après-midi, pour remettre les publicités de ses clients. Artung! souhaite que son geste d'éclat et son site Internet (www.cecinestpasunepub.net) inspirent d'autres citoyens et les amèneront à réfléchir sur la place de la publicité dans l'espace public.

Publication Le Devoir
Date 2011-06-01
Pages p. A-1
Select in Zotero [zotero://select/library/items/3ZLFLWWB](https://zotero.org/select/library/items/3ZLFLWWB)
Date d'ajout 30/04/2020 à 16:03:02
Modifié le 30/04/2020 à 16:07:45

Habitations Jeanne-mance, Cure de jouvence de 32 millions

Type Article de journal
Auteur Louise Leduc
Résumé Les Habitations Jeanne-Mance, ces 800 logements sociaux situés au centre-ville de Montréal, en plein faubourg Saint-Laurent, se refont une beauté. Pour l'heure, cela se traduit par des aménagements paysagers, par la création d'un petit marché public et d'un mini-terrain de soccer, par l'embellissement des façades et des halls d'entrée. Mais l'an prochain, on s'attaquera à la rénovation des appartements eux-mêmes, à raison d'une centaine par année. Les Habitations Jeanne-Mance ont longtemps été mal-aimées et mal cotées. Prostitution, drogue, c'était loin d'être l'endroit idéal où vivre. Dans un premier temps, on s'est employé à améliorer la sécurité des lieux. Avec un budget de 1,7 million, la Ville de Montréal s'est ensuite attaquée aux aménagements extérieurs, notamment en verdissant l'endroit. À cela s'ajouteront 32 millions du gouvernement fédéral qui permettront de rénover les appartements. En conférence de presse, hier, le maire Gerald Tremblay a souligné que ces rénovations prendront un certain temps, ne serait-ce que parce que cela suppose le relogement temporaire des locataires. Cela peut cependant très bien se faire, et il en veut pour preuve la reconstruction de Place L'Acadie, dans le nord de la ville. Insalubres au possible, ces logements ont été complètement refaits. Pour ce faire, "on a dû déménager des gens, on a payé le déménagement, trois mois de loyer, et les gens sont de retour". C'est ce qu'il faudra faire aux Habitations Jeanne-Mance. Ce complexe a aujourd'hui plus de 50 ans. D'aucuns ont longtemps suggéré de le raser, tout simplement, d'autant qu'il ne correspond plus aux idéaux de mixité sociale préconisés aujourd'hui. Vrai, a dit le maire, on vise aujourd'hui à diversifier les quartiers, à s'assurer qu'il y a dans chaque secteur un certain nombre de logements sociaux, de résidences modestes, d'autres plus chères, etc. N'empêche, selon le maire Tremblay, les Habitations Jeanne-Mance "sont un exemple de réussite" où se côtoient des gens venus de 70 pays. "On disait qu'on avait ghettoïsé des gens, qu'on avait mis des gens qui vivent de l'exclusion. Le défi a été de changer cette perception", a-t-il dit. Humeur badine Quand s'est ouverte la période de questions, Gerald Tremblay, d'humeur badine, a demandé au premier journaliste à l'interroger si cela portait bel et bien sur le sujet du jour. "Parce que là, ça fait cinq jours que ça va bien!" a dit le maire. C'est ainsi que, quand on a essayé de lui demander ce qu'il pensait du financement de l'amphithéâtre de Québec et du projet de loi cherchant à "assurer la sécurité juridique de la proposition", le maire Tremblay ne s'y est pas fait prendre. Il a vite esquivé la question, disant en gros qu'il laissait à Régis Labeaume le soin d'y voir, comme il a lui-même pris ses responsabilités par rapport à BIXI. Pas un mot de plus. Rien, quoi, pour rompre ces cinq jours d'accalmie médiatique!

Publication La Presse
Date 2011-05-28
Pages p. A-18
Select in Zotero [zotero://select/library/items/REE7VA3R](https://zotero.org/select/library/items/REE7VA3R)
Date d'ajout 30/04/2020 à 15:53:58

Marqueurs :

Habitation, Logement

Éditorial, Un maire absent

Type Article de journal

Auteur François Cardinal

Résumé Jean Charest était à La Pocatière avec deux de ses ministres, lundi. Les dirigeants de la STM, de la CSN, de la Fédération des chambres de commerce et du Conseil du patronat y étaient aussi. Mais le maire de la ville qui accueillera ces nouvelles voitures de métro n'y était pas, lui. Si seulement son absence traduisait son mécontentement à la suite de la quasi-tutelle imposée à la STM par Québec, ou une réaction aux multiples gaffes du gouvernement... Mais non. Gérald Tremblay ne jugeait tout simplement pas nécessaire d'être présent. Son absence n'était donc pas préméditée, mais elle était certainement révélatrice. Révélatrice du manque de présence, de dynamisme et de pugnacité qui caractérise son troisième mandat. Non pas que le maire soit inactif. Il oeuvre bel et bien pour la réfection des infrastructures, pour aplanir les différends avec ses employés, pour pondérer les dotations des arrondissements, pour éponger le déficit actuariel. Mais un maire n'est pas qu'un comptable, un intendant chargé d'administrer de son bureau les "ressources" de la ville. C'est un leader, un porte-parole, un représentant, le chef de la maison. Autant de casquettes que Gérald Tremblay n'ose pas porter, ou n'ose plus le faire. Car s'il est vrai que le maire souffre de la comparaison avec son homologue de Québec, il souffre aussi de la comparaison avec ses précédents mandats. Où est l'homme qui avait réuni le Tout-Montréal 100 jours après sa première élection? Où est le lobbyiste qui ne cessait de frapper à la porte de Québec? Où est l'énergique défenseur de la F1, des championnats de natation, de l'hôpital des Shriners? Le maire semble s'être cantonné dans un rôle administratif, au mieux d'orientation. Il a ainsi multiplié les plans, politiques et ententes, tous plus audacieux les uns que les autres. Mais on cherche trop souvent les résultats, sur le terrain. La politique de développement durable devait permettre de réduire les gaz à effet de serre; ils ont augmenté de 6% depuis 1990. Le plan de transport devait diminuer la place de la voiture; le parc auto a crû de 6% depuis 2003. L'entente de lutte contre la pauvreté devait réduire les problèmes sociaux; le nombre de personnes sous le seuil de faible revenu a augmenté de 3% depuis 2007. Le maire ne peut pas régler tous les problèmes, il ne peut pas viser juste chaque fois. Mais il ne peut pas non plus s'asseoir sur ses quelques bons coups, comme le Bixi et la place des Festivals, pour justifier son absence sur le terrain. On veut l'entendre défendre sa ville contre les attaques du maire de Saguenay, interpeler Ottawa à propos de la navette aéroportuaire, défendre le stade contre ceux qui exigent sa démolition, commenter l'état des projets Turcot et Notre-Dame, exiger le dénouement du projet d'autobus Pie-IX. Bref, on veut un maire qui n'a pas peur de sortir de l'hôtel de ville, afin qu'on puisse le voir et l'entendre se porter à la défense de la métropole.

Publication La Presse

Date 2010-10-07

Pages p. A-30

Select in Zotero <zotero://select/library/items/EZQR6W2A>

Date d'ajout 27/04/2020 à 18:13:51

Modifié le 27/04/2020 à 18:15:46

Marqueurs :

Éditorial

Un scoop en Bixi

Type Article de journal

Auteur Rima Elkouri

Résumé La semaine dite "sans voitures" vient de se terminer à Montréal. J'ai profité de l'événement pour ratisser la ville en Bixi et enfin pouvoir vous révéler ce grand scoop: il n'y avait pas moins de voitures en ville durant la semaine "sans voitures". En roulant vers le centre-ville qui gémit sous les chantiers, j'ai tout de même pensé à ce temps pas si lointain où je partais en vélo de mon appartement de la rue Saint-Urbain pour me rendre à l'université. Il n'y avait à l'époque aucune piste cyclable digne de ce nom au centre-ville. Le Bixi n'existait pas.

Et le Montréalais à vélo était le plus souvent perçu comme une sorte d'anomalie grando à deux roues pédalant vers sa propre mort. Depuis, il s'est passé quelque chose. Quelque chose qui ressemble à une petite révolution urbaine. Car si les lobbys cyclistes ont encore bien des doléances à l'égard de cette ville qui demeure conçue pour l'auto, personne ne peut nier que le vent a tourné pour les cyclistes urbains devenus de plus en plus nombreux. Montréal est depuis longtemps déjà une ville vélophile. Elle s'est souvent vantée d'avoir reçu, en 1999, le titre de première ville cyclable en Amérique décerné par le magazine *Bicycling*. Mais ce titre ne récompensait pas tant la qualité de ses infrastructures que sa passion du vélo qui se manifeste par des événements comme le Tour de l'île. En réalité, si on parle des infrastructures, rien n'a bougé pendant des décennies à Montréal. C'est sous Jean Drapeau, qui n'était pourtant pas un adepte du vélo, que le réseau cyclable s'est le plus développé. Puis ensuite, tant sous Jean Doré que sous Pierre Bourque, on a laissé les nids-de-poule ronger le réseau cyclable. Les cyclistes avaient beau râler, on ne leur servait que des miettes. Un déclic s'est produit il y a deux ou trois ans, constate Suzanne Lareau, qui milite au sein de Vélo Québec depuis 30 ans. "Je n'en reviens pas du chemin parcouru depuis les deux ou trois dernières années pour faire accepter des choses. Alors que pendant des années et des années avant cela, on a poussé sans jamais rien obtenir." Le cycliste urbain n'est plus vu comme un insecte exotique nuisible. Il est désormais socialement acceptable. Le vélo n'est plus vu uniquement sous l'angle du loisir, mais bien comme un moyen de transport à part entière. Et même si on déplore toujours quelques accidents fatals chaque année, le fait est que, malgré l'augmentation du nombre de cyclistes depuis 20 ans, il y a eu une diminution du nombre d'accidents, rappelle Suzanne Lareau. "L'effet de surmédiatisation donne l'impression que c'est l'apocalypse au Québec pour les cyclistes. Ce n'est pas vrai!" La cohabitation automobilistes-cyclistes demeure encore houleuse, bien sûr. Les uns et les autres s'accusent de mauvaise conduite. Ils ont à la fois raison et tort. Selon une analyse du SPVM portant sur les collisions les plus graves survenues en 2009, la responsabilité en est une partagée. Dans 50% des cas, la faute était celle des automobilistes ayant enfreint le Code de la sécurité routière. Dans 50% des cas, c'étaient les cyclistes qui étaient fautifs. Malgré les tensions, le changement d'attitude à l'égard du vélo comme mode de transport reste saisissant. Peut-être parce que la congestion automobile est telle qu'il est souvent plus rapide de se déplacer à bicyclette. Suzanne Lareau parle de "pas de géant". "C'est comme si on avait basculé de l'autre bord de la clôture. Pendant des années, on a poussé pour se rendre jusqu'à la clôture. Et là, c'est comme si on déboulait de l'autre bord." Depuis l'adoption du Plan de transport en 2008, la ville de Montréal, qui veut doubler son réseau cyclable, a fait des efforts louables. On a notamment ajouté 50 km par année de nouvelles pistes et bandes cyclables, on a réaménagé intelligemment certaines intersections autrefois casse-cou, on a retiré une voie aux voitures sur une portion du chemin Remembrance qui traverse le mont Royal pour l'offrir exclusivement aux cyclistes et aux piétons... Et c'est sans compter l'inauguration l'an dernier du Bixi, premier système de vélos en libre-service à grande échelle en Amérique du Nord. Il compte désormais 400 stations et 5000 vélos. Et il est surtout devenu un nouvel emblème pour Montréal. La Ville pourrait faire encore mieux, bien sûr. Faute d'entretien, le réseau cyclable vieillissant fait pitié dans bien des quartiers. Et les infrastructures parfois toutes neuves ne sont pas nécessairement les mieux conçues. Suzanne Lareau se dit par exemple très déçue par l'aménagement de la piste Maisonneuve dans le Quartier des spectacles en chantier. "C'est peut-être très design, mais les gens ne comprennent pas qu'il y a là une piste cyclable." Une piste cyclable qui n'a pas l'air d'une piste cyclable, c'est un peu comme une semaine sans voitures avec des voitures. Il faudrait peut-être revoir le concept.

Publication La Presse

Date 2010-09-25

Pages p. A-12

Select in Zotero <zotero://select/library/items/EULK9GJX>

Date d'ajout 27/04/2020 à 17:59:40

Modifié le 27/04/2020 à 18:01:07

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Chronique, Sans voitures ou sans vision?

Type Article de journal

Auteur Rima Elkouri

Résumé À quand des quartiers sans voitures à Montréal? A priori, l'idée peut sembler farfelue. Mais elle est très sérieuse et tout à fait viable. Hier, dans le cadre d'un symposium organisé par le Centre d'écologie urbaine de Montréal et le Goethe-Institut en marge de la semaine En ville sans ma voiture, des experts européens sont venus expliquer comment certaines villes aménagent des quartiers conviviaux où tout est pensé en fonction de la marche, du vélo, des transports en commun et du covoiturage. L'idée est maintenant de savoir comment

Montréal pourrait s'en inspirer (*). Les quartiers sans voitures qui poussent dans certaines villes d'Europe sont avant tout des initiatives citoyennes. Il y a cinq ans, dans le cadre d'un reportage à Amsterdam, j'ai visité un de ces quartiers qui avait ainsi vu le jour à la suite d'une simple petite annonce dans le journal. "Seriez-vous intéressés à participer à un tel projet?" disait l'annonce. Six mille personnes avaient répondu à l'appel. Des intégristes verts? Pas du tout. En fait, ce qui séduit surtout dans ce genre de projet, ce n'est pas tant l'idéal écolo que la recherche d'un environnement urbain agréable, notamment pour les familles. Il s'agit de projets faits sur mesure pour des citoyens consentants qui veulent avoir les avantages de la ville sans ses inconvénients (circulation automobile, bruit, pollution, etc.). Rien ne justifie que Montréal n'ait pas aussi des quartiers sans voitures où la qualité de vie est mise à l'honneur. L'idée n'est certainement pas de bannir de façon catégorique l'usage de l'auto dans l'île, mais de déterminer dans un premier temps les secteurs où il serait possible et même agréable de s'en passer. On songe notamment aux nouveaux ensembles résidentiels dans des quartiers centraux à densité élevée. Pour que le projet fonctionne, ces secteurs doivent être bien desservis par les transports en commun. On doit pouvoir aussi y trouver des services de proximité (écoles, garderies, commerces, etc.). "L'idée, c'est que les gens ne sont pas obligés d'être propriétaires d'une voiture", m'a dit le conférencier Markus Heller, architecte berlinois qui dirige l'ONG Autofrei leben (Vivre sans voiture). À partir de là, il ne s'agit pas d'enfoncer le projet dans la gorge de qui que ce soit, mais bien de miser sur une approche pragmatique. "Si les gens le demandent, on devrait pouvoir le leur offrir", a expliqué la conférencière Ulrike Reutter, de l'Institut de recherche pour le développement urbain et régional de Dortmund, en Allemagne. Cela dit, même si les quartiers sans voitures sont avant tout des projets citoyens, ils ne peuvent voir le jour sans l'appui de la municipalité, qui doit investir pour des aménagements urbains adéquats. Si la responsable des transports à la Ville de Montréal, Manon Barbe, dit qu'il s'agit "d'une initiative intéressante à explorer", le fait est que ce n'est malheureusement pas demain la veille que l'on pourra aller couper en Bixi le ruban rouge du premier quartier sans voitures. Le Plan de transport adopté en 2008 promettait pourtant de "redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient". S'inspirant du Plan de déplacement de Paris, il proposait de créer des quartiers verts, c'est-à-dire des secteurs dont l'aménagement a été repensé pour favoriser davantage la marche, le vélo et l'accès aux transports en commun. Les quartiers verts sont en quelque sorte des petits cousins plus modérés des quartiers sans voitures. L'idée fait son chemin. Depuis deux ans, le Centre d'écologie urbaine de Montréal a mis sur pied des projets pilotes intéressants de "quartiers verts, actifs et en santé" dans les secteurs de Mercier-Est, Parc-Extension, Plateau-Est et NDG Sud-Est. À l'heure où Montréal peine à retenir ses familles qui s'exilent vers une banlieue qui leur paraît plus verte, ces projets sont prometteurs. Mais un fait demeure: sans financement adéquat ni réelle réflexion de la Ville sur le sujet, une belle promesse verte n'est qu'une promesse en l'air. Malheureusement, deux ans après l'adoption du Plan de transport, si on peut applaudir par exemple la réduction de la limite de vitesse à 40 km/h ou l'implantation du Bixi, Montréal ne peut se vanter d'avoir beaucoup investi dans l'aménagement de quartiers verts. À ce chapitre, le bilan du Plan de transport, récemment dévoilé par la Direction des transports de la Ville, est plutôt maigrelet. On y indique que, deux ans plus tard, le projet de "quartiers verts" est encore au stade de prégestion - officiellement en "phase P1" d'identification. Il faut encore étudier "les divers concepts d'application" avant de prendre une décision et d'en arriver, un jour peut-être, à l'inauguration d'un vrai quartier vert (phase P4). Deux ans pour en arriver là? Deux ans pour un projet de quartiers verts toujours sans vision? À ce rythme, les cousins sans voitures peuvent aller se prendre un numéro. * Des experts d'Europe présenteront ce midi à l'agora du complexe Desjardins des idées qui peuvent inspirer Montréal pour vivre sans voiture toute l'année. Une autre conférence intitulée "Changer de conduite: idées européennes pour des quartiers sans voitures" aura lieu ce soir à l'Université McGill, à 18h30 (gratuit, inscription requise). Information: <http://www.ecologieurbaine.net/quartiers-sans-voitures>

Publication La Presse

Date 2010-09-22

Pages p. A-6

Select in Zotero <zotero://select/library/items/HQVKTUFUP>

Date d'ajout 27/04/2020 à 17:54:14

Modifié le 27/04/2020 à 18:02:16

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Le Bixi en route vers Copenhague? Le président du vélo en libre-service surveille le projet avec «beaucoup d'intérêt»

Type Article de journal

Auteur Pilon-Larose

Résumé Copenhague -- Lorsqu'une métropole dont 55 % de la population utilise un vélo quotidiennement décide d'améliorer son offre de transport actif, la nouvelle engendre un intérêt planétaire. Depuis son bureau à Montréal, le président de Bixi, Alain Ayotte, surveille avec «beaucoup d'intérêt» le projet de la ville de Copenhague de renouveler son parc de vélos en libre-service d'ici 2013. «[Nous attendons] de voir l'appel d'offres pour s'assurer que c'est en ligne avec notre plan d'affaires et notre modèle financier, mais assurément, si les conditions sont là, ça va nous faire plaisir de soumissionner», a déclaré Alain Ayotte en entrevue avec Le Devoir. Bixi n'en est pas à sa première conquête internationale. Le 30 juillet dernier, la société inaugurait en compagnie du maire de Londres, Boris Johnson, la phase 1 de l'implantation de vélos en libre-service dans la capitale britannique. Pour s'adapter au climat de Londres, les Bixi ont subi 43 modifications techniques. Pourraient-ils répondre aux besoins de Copenhague? «Sans aucun doute. On a prouvé [à Londres] que notre système peut être adapté aux conditions de vie des villes européennes. [...] Les batteries de tests qui ont été faits ont prouvé que les Bixis sont de très haute qualité, et peuvent être utilisés pendant les périodes plus froides ou plus chaudes», a répondu Alain Ayotte. Rues transformées La capitale danoise était en 1995 la première ville européenne à se munir de vélos en libre-service. À la différence de Montréal, les Bicyklen -- comme on les appelle ici en danois -- sont gratuits et visent principalement à répondre aux besoins de transport des touristes. À l'aurore, ils sont des milliers de cyclistes à défiler dans les rues de la ville à toute vitesse, formant entre eux de larges pelotons suivant la même cadence. Écoliers, banquiers, fonctionnaires et même personnes âgées ne lésinent pas sur les efforts pour grimper les multiples côtes qui mènent aux ponts traversant le canal. Le vent, puissant et salin, est refroidi par la mer Baltique. Il ne se gêne pas pour freiner la course que se jouent entre eux les Copenhagois, insouciantes des automobilistes qui tentent de se frayer un chemin. «C'est dommage de voir qu'aujourd'hui, Copenhague est loin derrière les autres villes internationales [qui ont adopté le vélo en libre-service]. Notre système, qui marquait une véritable révolution lorsqu'il a été inauguré, est désormais complètement désuet et témoigne d'une autre époque», déclarait en entrevue Frits Bredal, responsable de presse pour l'Association danoise du cyclisme. Au magasin de l'organisme, des vendeurs vantent les mérites de la pratique du vélo comme sport quotidien. Pour ces convaincus, impossible de penser utiliser les vélos en libre-service tellement ceux-ci sont inadaptés aux besoins de la population. Petits en longueur comme en hauteur, une personne de taille moyenne se promenant sur un de ces vélos laisse l'image d'un géant qui utilise le vélo d'un enfant. Sans panier à l'avant, impossible pour un travailleur, nombreux à pratiquer le vélo pour se rendre au boulot, d'être confortable avec son équipement de travail. «Oubliez ça, répondit M. Bredal lorsqu'interrogé à savoir s'il utiliserait lui-même un vélo en libre-service. Il nous faut un nouveau système, adapté à la réalité d'aujourd'hui. Ces vélos sont principalement destinés aux touristes qui ne connaissent pas la ville.» La Ville a adopté un plan stratégique visant à devenir la première capitale mondiale carboneutre d'ici 2025, en commençant par diminuer de 20 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2015. Pour arriver à ses fins, les autorités municipales misent d'abord sur l'augmentation de l'usage du vélo comme premier mode de transport. «Le plus important est d'avoir un [nouveau] système [de vélos en libre-service] durable, qui combine un mode de paiement simple, ainsi que des incitatifs pour que les gens rapportent le vélo à la prochaine station», a expliqué en entrevue le directeur du programme des vélos de Copenhague, Andreas Rohl. Lorsqu'on lui a demandé si la Ville avait contacté des entreprises pour mettre sur pied le projet, M. Rohl a répondu qu'il fallait attendre de lancer l'appel d'offres. Il a cependant qualifié d'intéressant et d'efficace le système londonien (c'est-à-dire Bixi), précisant qu'il avait remporté des prix partout à travers le monde. En 2009, la Ville lançait un concours de design pour les nouveaux vélos, démarrant ainsi la première phase du projet. 127 soumissions provenant de cinq continents ont été analysées par un jury formé de politiciens, d'architectes et de designers. Le Bixi, qui était de la compétition, n'a pas réussi à grimper les marches du podium. Pour Alain Ayotte, président de Bixi, cela n'aura aucune influence sur le reste du processus d'attribution.

Publication Le Devoir

Date 2010-09-15

Pages p. A-7

Select in Zotero zotero://select/library/items/8JR9C4BL

Date d'ajout 27/04/2020 à 17:40:59

Modifié le 03/06/2020 à 11:25:56

Plan de transport de Montréal, Maigres moyens, maigres résultats

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé Deux ans après son adoption, la mise en oeuvre du Plan de transport de Montréal avance à pas de tortue en raison de moyens financiers insuffisants et de retards dans la réalisation de projets d'envergure comme la modernisation de la rue Notre-Dame et le renouvellement des voitures du métro. Le deuxième bilan de la mise en oeuvre du Plan de transport, produit par la Direction des transports de la métropole, estime à 10% l'état d'avancement des 21 chantiers du Plan de transport depuis 2008. Selon le document, Montréal a investi, en

2009, un total de 616 millions de dollars dans des projets de transports, dont le quart (153 millions) dans des chantiers du Plan de transport. L'amélioration des réseaux d'autobus et du métro de la Société de transport de Montréal (STM), financés en partie par le gouvernement du Québec, a reçu la majeure partie des investissements liés au Plan (102 millions). Investissements de 88 millions Les investissements combinés de la Ville dans ces projets ont atteint 88 millions durant cette période, en forte hausse par rapport à 2008 (58 millions). Ils ne représentent toutefois que 35% des 240 millions par année qui seraient nécessaires pour mener à bien les 21 chantiers prévus dans le Plan de transport en 10 ans. Le déploiement du Bixi et la réduction de la vitesse à 40 km/h dans certaines rues font partie des mesures les plus "visibles" de la dernière année. D'autres mesures sont moins spectaculaires: le réseau cyclable a été prolongé de 36 km à Montréal et de 13 km dans les autres municipalités de l'île. Une nouvelle taxe sur le stationnement, en vigueur depuis le début de 2010 au centre-ville, devrait rapporter annuellement 20 millions de dollars pour faire avancer d'autres mesures prévues au Plan. Nouvelles taxes Une entente entre les municipalités de la région métropolitaine a par ailleurs permis de combler le déficit structurel annuel qui grevait le budget de la STM depuis près de 10 ans, grâce aux revenus d'une taxe de 1,5 cent le litre sur l'essence vendue dans la métropole. Les revenus de ces deux nouvelles taxes, qui totalisent environ 60 millions par année, constituent "des pas dans la bonne direction", selon Daniel Bouchard, responsable des dossiers de transport et de développement durable au Conseil régional de l'environnement (CRE) de Montréal. Il constate toutefois que les grands projets de transports en commun (voitures du métro, tramways, voies réservées du boulevard Pie-IX) progressent toujours moins vite que ceux qui visent les routes, comme le réaménagement du rond-point Dorval. La Ville semble par ailleurs avoir écarté l'implantation d'une source de revenus importante comme le péage, ce qui la prive d'un moyen efficace de convaincre les automobilistes de changer leurs habitudes tout en finançant les projets majeurs de son Plan. "Je pense quand même que la Ville de Montréal investit bien les sommes à sa disposition, conclut-il, et que les mentalités sont en train de changer quant à la façon d'aménager la ville. Quand un grand promoteur immobilier comme Devimco transforme un projet comme Griffintown pour le rendre plus piétonnier et moins commercial, c'est parce qu'il croit vraiment aux chances de succès du projet de tramway que la Ville veut y implanter. Il y a deux ans, on n'aurait pas vu ça."

Publication La Presse

Date 2010-09-13

Pages p. A-14

Select in Zotero <zotero://select/library/items/Q6JVR945>

Date d'ajout 27/04/2020 à 17:38:49

Modifié le 27/04/2020 à 18:02:04

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Le Bixi poursuit sa conquête du monde en Australie et aux États-Unis

Type Article de journal

Auteur Jeanne Corriveau

Résumé Bixi poursuit sa conquête du monde. Dès l'été prochain, les vélos en libre-service conçus au Québec rouleront dans les rues de Minneapolis, aux États-Unis, et de Melbourne, en Australie. Le maire Gerald Tremblay était de fort bonne humeur lorsqu'il en a fait l'annonce hier. «Essayez de vous imaginer que, peut-être, notre Bixi transportera dans son panier Skippy le kangourou», a-t-il dit, ravi de sa blague. Minneapolis comptera 1000 vélos et 75 stations dotées de 1300 points d'ancrage. Le service à la clientèle et le centre d'appels seront gérés par la Société montréalaise de vélos en libre-service. À Melbourne, 610 vélos seront mis en service et 52 stations avec 1000 points d'ancrage y seront installées. La société montréalaise assurera le soutien technique, la formation et l'approvisionnement des pièces. Ces deux villes s'ajoutent à Londres et Boston, qui ont toutes deux opté pour le concept montréalais de vélos en libre-service. Londres disposera de 6000 vélos d'ici 2012, alors que Boston en comptera 2500. D'autres villes pourraient s'ajouter au tableau de chasse de Bixi, notamment New York et Ottawa, qui s'appêtent à lancer un appel d'offres, ainsi que Chicago et Toronto. Stationnement de Montréal, la société en commandite qui gère le projet Bixi pour la Ville de Montréal, refuse de dévoiler les revenus engendrés par ces nouveaux contrats, invoquant la concurrence internationale. Le président du conseil d'administration de Stationnement de Montréal, Roger Plamondon, soutient que comme prévu, le système montréalais de vélos en libre-service devrait s'autofinancer d'ici deux ans. Les nouvelles commandes qui viennent de s'ajouter pourraient faire passer de 33 à 65 le nombre d'emplois chez Bixi, a-t-il dit. À l'heure actuelle, le parc montréalais compte 5000 vélos. Le réseau est appelé à prendre de l'expansion dans la métropole, mais le concept se prêtant moins bien aux longs parcours, il pourrait être difficile de l'implanter dans des arrondissements comme Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, a indiqué le maire Tremblay.

Publication Le Devoir
Date 2010-02-04
Pages p. A-4
Select in Zotero zotero://select/library/items/E5JZCHRP
Date d'ajout 26/04/2020 à 12:24:13
Modifié le 26/04/2020 à 12:33:02

Premier président du conseil - Louis Roquet, artisan de la première heure de la Société de développement Angus. «Je viens vous parler d'un rêve, celui de la population de Rosemont»

Type Article de journal
Auteur Claude Turcotte

Résumé Louis Roquet a été président du conseil d'administration de la Société de développement Angus (SDA) dès sa fondation en 1995 jusqu'à l'automne dernier. Il a donc été un acteur et un témoin très important de cette réussite exemplaire depuis ses modestes débuts jusqu'à maintenant. Comment cet exploit a-t-il été possible, alors qu'un tel projet avait une allure tout à fait utopique? L'une des grandes leçons que M. Roquet retient de l'«expérience Angus» est que, dans le cas d'un projet social, on a trop souvent tendance à adopter le modèle classique de création d'entreprise, soit trouver un entrepreneur, des partenaires financiers, des clients, etc. On part en grande vitesse et après on va voir la population, qui parfois exprime un désaccord total à propos du projet envisagé. Le cas du projet de casino dans le sud-ouest de Montréal en est un bel exemple. «Pour un projet social, on embauche un étudiant en architecture, on lui fait faire une ébauche de plan complètement "pété" et après on va voir les gens et on leur dit: voici mon rêve.» M. Roquet soutient que ce fut essentiellement la démarche adoptée par la Corporation de développement économique communautaire Rosemont-Petite-Patrie (CDEC), quand le Canadien Pacifique (CP) a voulu convertir les terrains des usines Angus en parc résidentiel. Alors, Christian Yaccarini, un agent de développement économique dans le secteur, est monté au front. Le CP a finalement proposé un compromis, qui lui semblait impossible à réaliser par les opposants, celui de partager en deux cet immense terrain de 2,4 millions de pieds carrés, la moitié à des fins industrielles, l'autre moitié réservée au développement résidentiel. Un bon conseil La CDEC, qui a obtenu une option d'achat de 10 ans par étapes, au fur et à mesure de sa capacité, et qui risquait de perdre cette option si elle ne réalisait pas son engagement à chaque étape, a eu l'idée de créer la SDA. M. Yaccarini, qui était chargé du dossier, a tout de suite recruté M. Roquet, déjà un administrateur connu, pour faire partie du conseil d'administration. Il fut en fait le premier à entériner la cause. Il fallait trouver d'autres administrateurs. M. Roquet a pensé à Bernard Lamarre, un des hommes d'affaires prestigieux. Celui-ci demande qui est président du conseil. M. Yaccarini répond spontanément que c'est M. Roquet, qui l'a appris lui-même par la même occasion! «L'enseignement le plus important du projet Angus est que si on veut lancer un projet de fou, sans ressources, pour acheter des terrains et faire du développement, il faut un conseil d'administration comprenant des gens dont l'image est telle qu'ils ne peuvent pas se permettre un échec. Ça crée une caution quand on approche le gouvernement», confie M. Roquet. Il faut recruter des comptables, des avocats, bref, des gens compétents, mais aussi «des gens que le projet fait vibrer et qui sont prêts à y mettre beaucoup de temps bénévolement». Un rêve Bien entendu, il est important d'avoir des entrées aux gouvernements. M. Roquet a ainsi fait part à Guy Chevrette, ministre important du gouvernement Lévesque, qu'il aimerait bien avoir «un petit-déjeuner avec quelques ministres». Le souhait n'est pas tombé dans l'oreille d'un sourd. «Homme de rêve et de coeur, M. Chevrette nous a convoqués à un lunch au restaurant du parlement à Québec, et il y avait 12 ministres autour de la table. Je leur ai dit: "Je viens vous parler d'un rêve, celui de la population de Rosemont qui rêve d'avoir des jobs, de bons jobs comme au temps d'Angus, des emplois de la nouvelle économie, payants et stimulants".» Avouant sa passion pour les stratégies entrepreneuriales, M. Roquet se souvenait d'un dépliant de la Ville de Terrebonne faisant la promotion de son parc industriel, sur lequel était collée une pièce de 5 ¢ toute neuve, soit le prix à payer pour un pied carré de terrain. À Rosemont, le prix du terrain était beaucoup plus élevé et il fallait trouver une façon de donner plus de valeur à cette superficie industrialisée et grandement polluée. Le visage écologique s'est imposé au projet Angus. Il fallait aussi créer des activités génératrices d'emplois. La SDA a commencé par créer un service de recrutement en garantissant de présenter trois candidats pour tout nouvel emploi à créer. Ces trois candidats allaient venir de l'est de Montréal, où le taux de chômage frisait alors les 20 %. Plusieurs autres services ont suivi, tels restaurants, garderie, gymnase, etc. Un autre principe directeur pour la réussite d'un projet social est de faire rapidement la démonstration de l'économie sociale, en attirant des entreprises à caractère social, à défaut de pouvoir en créer. La SDA a bien tenté d'aider au démarrage, mais elle n'a pas eu de succès à cet égard. Elle a en revanche atteint son objectif de créer un parc écologique, grâce à un système de récupération et de recyclage et à diverses mesures, comme l'offre d'un espace à Communauto ou le prêt de vélos, bien avant l'arrivée du Bixi. Elle a offert des cartes CAM de transport en commun aux employés du territoire Angus, pour réduire la présence des autos et des parcs de stationnement. Elle a cédé 10 % de ses terrains à la Ville, qui y construit un parc magnifique. Tout cela, rappelle M. Roquet, pour ajouter de la valeur

au terrain, lequel aura coûté finalement sept dollars le pied carré, dont trois en frais (la moitié payée par un programme gouvernemental) de décontamination. Au fait, la SDA a été la première à effectuer la gestion écologique des sols sur le site même, en utilisant ce qui était contaminé pour construire une butte afin de cacher la voie ferrée. À ce jour, le projet Angus aura permis de créer près de 1500 emplois et d'attirer 46 entreprises. Le gouvernement du Québec a fourni un prêt de 10 millions, qui est en voie d'être remboursé, et le gouvernement d'Ottawa a injecté à ce jour six millions, au fur et à mesure des besoins. En somme, «tout cela a coûté des peanuts», conclut M. Roquet.

Publication Le Devoir

Date 2010-01-30

Pages p. G-3

Select in Zotero zotero://select/library/items/N1YXW5VQ

Date d'ajout 26/04/2020 à 12:16:43

Modifié le 26/04/2020 à 12:22:22

Environnement et développement durable - Et le bâtiment va... ...quand le politique hésite

Type Article de journal

Auteur Jean-François Léonard

Résumé Le Technopôle Angus, tel que créé et développé par la Société de développement Angus (SDA), permet de mesurer et de comprendre les principaux obstacles que rencontre une entreprise lorsqu'elle veut inscrire le développement durable dans ses priorités d'intervention. Les femmes et les hommes qui ont fait de cette friche industrielle qu'est Angus un espace de référence dans la ville ont toujours partagé l'idée de la transformer en un lieu exemplaire pour la qualité de ses emplois et la qualité de vie, tout en inscrivant l'environnement et le développement durable au coeur de sa mission. Si la SDA est un promoteur immobilier, il faut aussi comprendre qu'en faisant de son parc immobilier un espace au service de l'emploi et du redéveloppement local, dans une perspective de développement durable, la SDA est devenue un réel développeur de projet qui pratique ce «métier» avec l'expertise la plus actuelle qui soit. Les édifices écologiques, les approvisionnements verts ou tous les autres éléments qui sont souvent utilisés pour reverdir l'image d'une entreprise sont depuis longtemps intégrés et implantés dans la philosophie de la SDA et à travers ses actions. Exemplaire ! Ainsi, non seulement tous les bâtiments récents sont-ils conçus d'après les critères LEED, mais les locataires du parc immobilier signent un bail qui comporte des aspects écologiques. Cinq des huit bâtiments du Technopôle Angus ont par ailleurs une certification BOMA Best de haut niveau, qui garantit une gestion écologique poussée de ces immeubles au quotidien; tout le site est encadré par un plan de gestion des matières résiduelles qui permet de recycler plus de 80 % des matières secondaires (reconnaissance ICI ON RECYCLE de niveau 3); un plan de transport global visant à favoriser des solutions de rechange à l'automobile est mis en place et un bilan des gaz à effet de serre (GES) a été réalisé. Bref, l'engagement initial de la SDA envers l'environnement plonge des racines profondes dans toute une série de politiques corporatives et d'activités quotidiennes qui la distinguent dans le domaine immobilier, particulièrement pour un parc d'entreprises. À titre de comparaison, Technoparc Montréal, l'ancien parc industriel de Ville Saint-Laurent, en est encore aux bonnes intentions en ce domaine. La Zone internationale d'innovation environnementale qu'il annonce dans son site Web est composée de huit bâtiments conformes aux normes LEED, avec des toits verts et une démarche d'intervention intégrée. Toutefois, la seule chose qui est construite pour l'instant... c'est un site Internet! Quant à Laval Technopôle, c'est essentiellement une porte d'entrée pour l'implantation industrielle à Laval, où le développement durable n'apparaît ni comme une priorité, ni comme une orientation stratégique. Est-ce à dire que tout baigne dans l'huile et qu'on a résolu au Technopôle Angus la quadrature du cercle du développement durable, qui consiste à concilier environnement, économie et société? Contraintes Ce serait trop beau. La volonté et la persévérance de la SDA en ce domaine se sont heurtées à différents obstacles qui traduisent la difficulté pour une entreprise de concrétiser quotidiennement son parti pris pour l'environnement et le développement durable. À titre d'exemple, la SDA ne peut vivre, même si c'est un organisme à but non lucratif, que s'il y a des locataires qui occupent ses bâtiments. Or l'un des avantages importants qui pèsent dans le choix des entreprises d'aller s'installer à Angus... c'est l'accessibilité à des stationnements pour les employés et les clients! Pour un organisme qui veut promouvoir le développement durable, c'est une réalité paradoxale qui nécessite réflexion. D'autant plus que, à terme, la croissance des places de stationnement sur le site peut tempérer la construction de nouveaux bâtiments. Cette situation s'explique par l'étalement urbain sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal, mais elle est aussi liée à la localisation géographique particulière du Technopôle Angus et à la difficulté qu'a la Société de transport de Montréal (STM) à adapter ses services aux réalités de ce parc immobilier: absence d'abribus, circuits mal adaptés aux horaires variables des employés, liaison pédestre compliquée entre la station de métro la plus proche et le site du Technopôle, etc. Bref, une concurrence difficile entre le service de transport en commun et la voiture. Ce sont la marche à pied et la bicyclette qui deviennent les vraies solutions de rechange, surtout lorsqu'il n'y a pas de neige. Autre exemple: la diminution des gaz à

effet de serre (GES). La Société de développement Angus entend diminuer les GES générés par les activités quotidiennes des entreprises du Technopôle. L'un des moyens cernés a été de solliciter la collaboration des différents restaurants et cafétérias du site pour composter leurs matières putrescibles. Or, malgré la bonne volonté des collecteurs de matières et de l'arrondissement, il n'y a pas actuellement de service de compostage offert, faute de lieux ou d'usines pour traiter adéquatement ces matières. Si la SDA a fait preuve de créativité et de détermination dans ses démarches, elle a aussi compris que mettre l'environnement et le développement durable au coeur de sa mission ne suffisait pas. Il faut aussi qu'il y ait une volonté politique constante et résolue, des priorités budgétaires conséquentes et une collaboration active des pouvoirs publics et du secteur privé pour adapter les politiques et les offres de services aux défis que pose le développement durable. Cette entreprise, comme certaines autres, doit donc s'armer de patience et exercer une pression constante sur les élus et les pouvoirs publics afin de rencontrer la vision qu'elle transporte depuis déjà 15 ans. *** Jean-François Léonard est professeur associé au Département de science politique de l'UQAM.

Publication Le Devoir

Date 2010-01-30

Pages p. G-7

Select in Zotero <zotero://select/library/items/8FITGZFT>

Date d'ajout 26/04/2020 à 12:22:22

Modifié le 27/04/2020 à 18:01:55

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Joining the FLQ is no trivial matter

Type Article de journal

Résumé For an organization that's been defunct for decades, the Front de Liberation du Quebec is having a busy month. Last week's fuss about the reading of the FLQ's preposterous manifesto on the Plains of Abraham was followed yesterday by news that Andre Lavallee, vice-chairman of Montreal's executive committee, and so the No. 3 man at city hall, joined the FLQ in 1971, and took part in the FLQ robbery of a church-hall bingo. This news about Lavallee, the borough mayor of Rosemont-La Petite Patrie, was not so much uncovered as revived by La Presse. Lavallee had been outed 28 years ago, in Jean Keable's report on the tactics police used to discredit the FLQ, subsequent to the 1970 October Crisis. The new story becomes the latest in a litany of woes for Mayor Gerald Tremblay, who is up for re-election this fall, and he chose quickly to ride this out, declaring early yesterday though an aide that he still has "complete confidence" in Lavallee. That's interesting. This might not hurt Lavallee in his east-side borough, but Tremblay is running city wide, and many Montrealers will no longer have any confidence at all in Lavallee. True, the "cell" Lavallee joined as a 19-year-old was thoroughly infiltrated, and a police informant chose the bingo hall to rob. True, the "terrorists" in question were unarmed, having ditched their toy gun. True, they got away with just \$31.90 and some bingo cards, because the police had warned the parish priest. Today the whole adventure generates laughter, not terror. In 1971, however, nobody was laughing. Pierre Laporte was dead, Quebec's establishment had been shaken by a terrible scare, and all Canadians remained shocked and horrified by the kidnappings and tumult of the previous October. Choosing to join the FLQ at that time was not a trivial act. But how will Montrealers respond to this link between a frightening bit of history and the current city-hall campaign? Everyone likes to believe in redemption and second chances, but how far should that extend? Everyone understands that a 19-year-old's judgment can be bad. Everyone, for that matter, has bits of personal history we wouldn't want to see on Page One of La Presse. And Tremblay's main rival, Louise Harel, is unlikely to make much of this story: Lavallee was a senior aide in her office when she was municipal-affairs minister from 1999 to 2003. The closest precedent we can recall involves Marc Snyder, who in 2002 was a former mayoral press aide who had moved on to take charge of candidate selection for the then-fast-rising Action démocratique du Quebec. When a newspaper exposed his conviction, 15 years earlier at 18, for robbing a convenience store, Snyder was dumped from that important post and his career suffered a nasty setback. (He's now a press aide at city hall.) In that case, as in this one, the original offence was bad enough, but burying the facts so as to move up the political ladder made things worse. Strikingly, Lavallee took exactly the wrong line this week, expressing disappointment that the story has emerged. Blaming the messenger is hardly the tone of someone genuinely repentant. Membership in the FLQ can hardly be passed off as merely a youthful peccadillo. But imagine that Lavallee had been first to revive the news of his FLQ days, say in a campaign speech in the last election. Imagine that he had used the opportunity to explain how much he has learned since 1971, and how wrong violence is ... then there would be no story this week. But that didn't happen. Coupled with his silence about it, Lavallee's FLQ membership is no small matter. Ultimately the voters will decide how serious Lavallee's quasi-

secret past is. But the moral ought to be clear to all: The cover-up can get you into more trouble than the mistake you're trying to hide.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/434859356?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 2009-09-18

Pages p. A-18

Select in Zotero <zotero://select/library/items/MNLM9DLK>

Date d'ajout 08/11/2019 à 21:54:46

Modifié le 08/11/2019 à 22:01:06

Quality report

- Item has no authors

UN EX-FELQUISTE AU CONSEIL EXÉCUTIF, André Lavallée, vice-président du comité exécutif et maire de l'arrondissement de Rosemont—La Petite-Patrie

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

URL <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2264917>

Publication La Presse

Date 2009-09-17

Pages p. A-4

Select in Zotero <zotero://select/library/items/BMS6PTHM>

Date d'ajout 06/02/2020 à 17:34:04

Modifié le 08/02/2020 à 12:43:28

Une entreprise veut relier le Vieux-Montréal et Saint-Lambert par télécabines. La Société du Vieux-Port fait obstacle au projet de 100 millions

Type Article de journal

Auteur Alec Castonguay

Résumé Ottawa - Un projet de 100 millions de dollars, entièrement financé par des intérêts privés, prévoit de relier le Vieux-Port de Montréal, le parc Jean-Drapeau et la ville de Saint-Lambert grâce à un système de télécabines qui passerait au-dessus du Saint-Laurent. Un nouveau moyen de transport écologique entre Montréal et la Rive-Sud qui serait également une attraction touristique, selon les promoteurs montréalais. Ce projet, piloté depuis un an par l'entreprise Skylink Télécabines, a pris de la vitesse depuis décembre dernier. Les appuis importants se sont multipliés, et le projet a été bonifié pour répondre aux impératifs patrimoniaux et financiers du Vieux-Port de Montréal. De plus, le 4 mai dernier, la Ville de Montréal a formé un comité spécial pour analyser le projet. Un avis devrait être transmis au comité exécutif dans les prochaines semaines. La Ville décidera ensuite si elle appuie publiquement le projet. «C'est un projet sérieux qui mérite sérieusement d'être étudié. À première vue, c'est sympathique, mais je ne veux rien déclarer de plus. J'attends les analyses», a affirmé au Devoir André Lavallée, responsable des transports à la Ville de Montréal. Aussi important soit l'avis de la Ville, cette dernière n'a pas le dernier mot, puisque le projet prévoit de s'installer sur des terres fédérales, dans le Vieux-Port, où l'on a actuellement des réserves sur celui-ci. Un trajet de 10 minutes La compagnie Skylink a été fondée par les Montréalais Niels et Jeff Jorgensen, qui ont fait fortune dans le secteur maritime avec l'entreprise Lastra North America. Leur nouveau dada: les télécabines urbaines, un système par câbles et pylônes qui ressemble aux cabines vitrées des téléferiques que l'on trouve sur certains monts de ski. La compagnie souhaite dans un premier temps relier le Vieux-Port de Montréal au parc Jean-Drapeau, avec des arrêts à l'île Sainte-Hélène et à l'île Notre-Dame. La deuxième phase prévoit de surplomber la voie maritime du Saint-Laurent jusqu'à Saint-Lambert, sur la Rive-Sud. Les Jorgensen sont appuyés par des firmes internationales, notamment Doppelmayr - qui a construit 13 000 télécabines dans 78 pays - et la firme suisse d'ingénieurs Paul Glassey. Doppelmayr a son siège social canadien à Saint-Jérôme. Les 100 millions de dollars nécessaires au projet seraient financés par des intérêts privés. Aucuns fonds publics ne sont demandés. Selon Skylink, le projet pourrait être terminé 18 mois après le feu vert des autorités. Selon les études de marché effectuées par Skylink et dont Le Devoir a obtenu copie, une moyenne de près de 3000 personnes par heure

(soit le départ d'une télécabine toutes les 20 secondes) utiliseraient ce moyen de transport, offert 12 mois sur 12. Le trajet durerait 10 minutes. Joint en Suisse, l'ingénieur Paul Glassey explique que les gens s'approprient rapidement ce type de transport. Son bureau a construit plusieurs télécabines urbaines dans le monde. «À Constantine, en Algérie, les télécabines fonctionnent depuis décembre dernier et en trois mois, ils ont eu cinq millions de passages. C'est beaucoup plus agréable que l'auto ou l'autobus, alors les gens réorganisent leurs trajets afin d'en profiter pour aller au travail», dit-il. Selon lui, le projet de Montréal est prometteur. «Généralement, les télécabines sont soit utilisées pour du transport urbain, comme en Algérie, ou pour des raisons touristiques, comme dans les centres de ski. Un projet qui combine les deux, comme à Montréal, c'est très rare», dit-il, lui qui est venu trois fois à Montréal pour mener les études de faisabilité. Des appuis De fait, les appuis se sont multipliés dans les derniers mois. Le parc Jean-Drapeau, la Ville de Saint-Lambert, le Créneau d'excellence en transport terrestre avancé, la Société de développement commercial du Vieux-Montréal, Vélo Québec, Destination Centre-Ville, l'Association des hôtels du Grand Montréal et l'Association des gens d'affaires de Saint-Lambert ont tous appuyé le projet. Au parc Jean-Drapeau, on ne tarit pas d'éloges. «Pour nous, c'est clair que c'est intéressant, affirme Nathalie Lessard, porte-parole de la société paramunicipale. C'est à la fois une attraction touristique et un moyen de transport vert.» Elle ajoute: «Cent millions de dollars de fonds privés, en pleine récession, c'est assez rare! Il faut en profiter». À la Ville de Saint-Lambert, on se dit «très intéressés» par le projet. Mais pour que les télécabines se rendent jusqu'à la Rive-Sud, Skylink veut que le stationnement incitatif le long de la route 132 soit agrandi. Il devrait passer de 500 à 1500 places. Skylink propose un stationnement à étages pour ne pas empiéter sur le parc situé à côté. Une étude de faisabilité serait toutefois nécessaire pour agrandir le stationnement, indique la Ville. «C'est très positif comme idée. Ce n'est pas nous le plus gros obstacle au projet», dit Michèle Lortie, directrice générale de la Ville de Saint-Lambert. Un obstacle En effet, la clé de voûte pour lancer le projet se trouve du côté de la Société du Vieux-Port de Montréal, une entité fédérale qui contrôle plusieurs quais et un grand espace dans ce lieu touristique. Jugeant le projet «trop préliminaire» l'été dernier, la Société du Vieux-Port a rejeté l'idée de Skylink. L'entreprise montréalaise a toutefois modifié substantiellement son projet pour l'adapter aux vœux de la société d'État. Skylink a notamment proposé de louer le terrain de 1500 mètres carrés dont elle a besoin au même taux que le Cirque du Soleil, qui s'installe chaque été sur un quai du Vieux-Port. Une redevance sur les produits dérivés (t-shirt, nourriture, etc.) a été proposée à la société fédérale. Pour rassurer les autorités, un montant serait mis en garantie, de sorte qu'en cas de faillite, les sommes nécessaires à la démolition des installations seraient disponibles. De plus, l'aspect patrimonial ferait l'objet d'une attention particulière pour minimiser l'impact des pylônes. Malgré ces changements, la Société du Vieux-Port a refusé d'analyser de nouveau le projet. Depuis deux semaines, le Vieux-Port n'a pas été en mesure d'expliquer au Devoir pourquoi ce projet est bloqué. Un porte-parole a d'abord soutenu que Skylink ne s'était pas manifesté depuis décembre, alors que des contacts par courriels ont eu lieu entre un représentant de l'entreprise et la directrice générale de la Société du Vieux-Port, Claude Benoît, en février et mars dernier. «Pour nous, ce dossier n'est pas ouvert. Je n'ai rien à déclarer», a néanmoins soutenu Michel Rafie, directeur des communications du Vieux-Port.

Publication Le Devoir

Date 2009-05-25

Pages p. A-1

Select in Zotero [zotero://select/library/items/M73J58B9](https://zotero.org/select/library/items/M73J58B9)

Date d'ajout 24/04/2020 à 22:54:49

Modifié le 25/04/2020 à 11:35:18

Michel Labrecque, "C'est 100% bon", Selon le président du conseil de la STM, investir dans les transports en commun est bénéfique pour l'économie

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Le conseiller du Plateau-Mont-Royal, Michel Labrecque, est un usager du métro et du vélo par conviction. Il était donc écrit dans le ciel qu'il deviendrait un jour le grand patron de la Société de transport de Montréal. C'est fait. Mais sa nomination arrive alors que la STM doit réduire ses dépenses de 40 millions. Avec sa détermination tranquille, M. Labrecque espère que la raison va finir par l'emporter. Le gouvernement libéral doit aider la STM pour ne pas nuire à l'essor des transports en commun, comme l'avait fait la réforme Ryan en 1992. Le Québec n'a pas d'industrie automobile, dit-il. Investir dans les transports en commun, "c'est 100% bon" pour le développement économique. Qmonsieur labrecque, la population veut un réseau de transports en commun fiable et de qualité, mais la situation financière de la Stm est instable. réalisez-vous l'ampleur des besoins de la population? R Je mesure la pulsion. Il y a un changement générationnel. La génération qui va au cégep est plus motorisée que nous mais, en même temps, il y a comme un désir de passage à l'acte. On part de loin. Le vélo était un jouet pour enfant et le transport collectif était considéré comme pépère. Mais là, les gens ont le goût d'embarquer. Q Au début de 2008, la Stm avait connu une croissance fulgurante de la fréquentation,

de 7 à 8%, mais a conclu l'année avec 4%. Vous prévoyez 2% en 2009. l'impact des services mis en place depuis l'an dernier s'essouffle-t-il ? R La variation de la fréquentation est multifactorielle. Un des facteurs, c'est le cycle économique. Actuellement, on est dans nos cibles. Une deuxième génération arrive, notamment les services rapides par bus. Les mesures prévues vont être appliquées. On vient d'acheter des petits bus pour les circuits populaires, comme les navettes Or. Nos nouveaux bus vont permettre d'améliorer le service 30 minutes avant et après les heures de pointe. Qle chef de l'opposition de montréal, Benoit Labonté, a demandé à l'administration Tremblay-Dauphin de surseoir à la coupe de 40 millions. il affirme que cette décision est incohérente avec le Plan de transport de montréal. Qu'en pensez-vous? R La Ville maintient 100% de l'argent promis, soit 332 millions, mais demande un effort. Il n'y aura ni réductions de services ni augmentation de tarifs. On maintient les améliorations. On remet le dossier du financement du transport collectif sur la table. Ce n'est pas possible, après tant d'années, de ne pas avoir de revenus spécialement affectés, indexés et récurrents. Il faut trouver une solution stable. QObtenir de 30 à 55 millions de Québec suffirait-il pour résoudre le déficit de 38 millions? R C'est ça. Mais on ne demande pas à Québec de nous effacer l'affaire. La contribution régionale de 56 millions n'a pas bougé depuis 12 ans, tout comme le 1,5 cent sur le litre d'essence et les 30\$ d'immatriculation. Les usagers qui prennent le métro ont fait leur part. La Ville aussi, en haussant ses contributions à la STM. QQuébec prévoit investir 1,1 milliard dans les réseaux de transports collectifs de la province, cette année, mais peine à assurer 55 millions à la métropole. Pourquoi est-ce si difficile de convaincre le gouvernement de vous donner les moyens de réaliser les objectifs que lui-même s'est fixés? R C'est historique. En 1992, la réforme Ryan a été très dure. Le gouvernement s'est désengagé des opérations. Il y a eu un déclin dans les services, une baisse du service et de l'achalandage. On est dans une dynamique de plan vert et d'investissement. Il reste un pas à franchir. Si on réussit à avoir une cohésion dans la région métropolitaine, on trouvera une solution avec Québec. Qmais la ministre Julie Boulet dit qu'elle attend les propositions de la Stm. est-ce frustrant de se faire dire que la balle est dans votre camp? R La balle est avec le Ministère et les autres sociétés de transport. On connaît les options pour financer les transports en commun : la taxe sur la masse salariale, comme en France; les vignettes sur l'achat d'un second véhicule, comme en Scandinavie. Il y a aussi les péages et la taxation spécifique sur l'essence. QQuand ce problème de financement sera-t-il réglé? R On est dans un scénario d'ici juin. On a demandé à revoir le mandataire du gouvernement. Il y aura des réunions toutes les deux semaines avec des fonctionnaires. QPeut-on éviter une hausse des tarifs le 1er janvier 2010? R Je ne le dirai pas une année d'avance. On est dans un scénario où les usagers ont fait leur part et vont faire leur part. Notre plateforme (électorale) n'est pas écrite. Aux dernières élections, on avait indiqué que les hausses de tarifs seraient à l'intérieur de l'Indice des prix à la consommation pour le transport. C'est ce qu'on a fait. QLa Stm aura besoin de centaines de millions pour remplacer les voitures mr-63 du métro et les autobus. la modernisation des trains de banlieue va prendre une partie des milliards de la Politique québécoise sur les transports collectifs. Après, il faudra remplacer les mr-73. comment comptez-vous financer tout ça ? R Je ne me battra pas avec l'AMT si elle a le plus de trains. Pour moi, c'est tout bon : du point de vue du développement durable et du point de vue des manufacturiers québécois, dans le développement d'expertise et le génie-conseil. C'est 100% bon. On n'a pas d'industrie automobile. On n'a pas de pétrole. On a des fabricants d'autobus. On a Bombardier et Alstom qui se sont mis ensemble. On fait travailler des gens. On développe des systèmes. D'ici 25 à 50 ans, les villes du monde vont avoir besoin de systèmes performants en transport collectif. Qmalgré la crise, est-ce le temps de dépenser des dizaines de millions en études pour le tramway, alors qu'on pourrait utiliser ces sommes pour améliorer le réseau actuel ? R Oui, car le retour du tramway, c'est le retour d'une nouvelle culture urbaine. Il faut aller de l'avant. Qil y a eu beaucoup de plaintes cet hiver contre les services de la Stm. l'hiver prochain, ce sera impeccable ? R Ce n'est pas le mot que j'utiliserais. QOptimal ? R Il sera plus prévisible. QQu'est-ce que vous souhaitez le plus réaliser durant votre mandat ? R Pour les générations qui viennent, préparer un meilleur service de métro, solidariser nos différents partenaires et améliorer l'accueil de la clientèle. QOn vous souhaite bonne chance ? R On n'a pas besoin de chance, mais de l'appui et des efforts de toutes les personnes qui croient dans les transports en commun. Peut-être que des automobilistes vont râler, mais c'est l'avenir économique, environnemental de la région métropolitaine et de tout le Québec. Pour moi, le financement, l'acquisition d'équipements, c'est structurant. C'est tout bon pour le Québec, de A à Z.

Publication La Presse

Date 2009-03-14

Pages p. A-20

Select in Zotero <zotero://select/library/items/MJFZB8AX>

Date d'ajout 19/05/2020 à 23:37:30

Modifié le 19/05/2020 à 23:39:09

Coupes en vue de 40 millions à la STM Montréal annonce un plan de compressions budgétaires de 155 millions

Type Article de journal

Auteur Jeanne Corriveau

Résumé Le maire Gerald Tremblay savait que la crise financière n'épargnerait pas Montréal, mais il soutient qu'il n'avait pas anticipé un effet aussi désastreux. Il a annoncé hier un plan de compressions budgétaires de 155 millions de dollars pour l'année en cours. Déjà aux prises avec des déficits chroniques, la Société de transport de Montréal (STM) devra réduire ses dépenses de 40 millions. Aux arrondissements, l'administration Tremblay réclame des économies de 20 millions. Le climat économique morose des derniers mois affecte durement les finances de la Ville: les régimes de retraite ont fondu de 20 %, au lieu des 6 % anticipés, entraînant un manque à gagner de 30 millions. Montréal s'attend aussi à enregistrer une baisse des revenus liés aux permis de construction et à la taxe de mutation, communément appelée la taxe de bienvenue. En conférence de presse hier après-midi, le maire a dévoilé le plan d'urgence mis au point par les élus lors de la réunion du comité exécutif tenue en matinée. La Ville souhaite effectuer des compressions de 155 millions, soit l'équivalent de 3,8 % de son budget de 4,07 milliards. Certaines mesures prendront effet immédiatement. Montréal réduira de 2 % la masse salariale en abolissant des postes laissés vacants. Le gel des embauches déjà décrété sera maintenu. Quant aux élus, ils ne bénéficieront pas de hausse de leur salaire en 2009 et les primes aux cadres seront également gelées. De plus, on réduira le recours à des firmes externes dans une proportion de 30 %. Un comité du budget, dirigé par le président du comité exécutif, Claude Dauphin, devra revoir certains «projets ciblés» afin de réaliser des économies, mais le maire n'a pas pu préciser hier quels types de projets étaient visés. Le plan porte un dur coup à la STM dont la santé financière est précaire. Celle-ci devra procéder à un exercice de rationalisation de 40 millions. «Les dirigeants de la STM sont prêts à faire un effort dans le même sens que la Ville de Montréal», a affirmé Gerald Tremblay, qui a longuement insisté sur la nécessité d'obtenir des gouvernements du Québec et du Canada une solution pour régler la question du financement des transports en commun. La Ville et les Montréalais ont fait leur part et il est hors de question d'augmenter les tarifs en cours d'année, a fait valoir le maire. Bien que le nombre d'usagers ait augmenté de 5 % en un an, tôt ou tard, la crise économique affectera l'achalandage du réseau, a-t-il dit. Il est donc temps que les gouvernements supérieurs soutiennent le transport collectif, a répété le maire. A la STM, on indique que le conseil d'administration a déjà commencé à examiner les différentes avenues. Pas question de toucher au train de mesures mises en place depuis le début de l'année pour augmenter l'offre de services, qui représente des dépenses de 47,2 millions pour 2009, a précisé hier Marianne Rouette, porte-parole de la STM. De même, la STM n'entend pas renoncer à ses investissements en immobilisation, indispensables à la relance de la société de transport. Que reste-t-il donc? Mme Rouette n'a pu en dire davantage. Le conseil d'administration se réunira mardi prochain pour se pencher sur ce problème. Les arrondissements Les 19 arrondissements devront eux aussi se serrer la ceinture. Le maire a exigé qu'ils effectuent au total des coupes de 20 millions, sans toutefois déterminer quelle sera la contribution de chacun. Les compressions ne seront pas uniformes d'un arrondissement à l'autre, a indiqué le maire en expliquant que certains disposent de surplus, d'autres non. «On sait que les budgets des 19 arrondissements totalisent 900 millions. Nous avons fixé un objectif de 20 millions et on demandera aux arrondissements de proposer des solutions, mais on n'entend pas réduire les services à la population.» Des rencontres sont prévues la semaine prochaine avec les représentants des arrondissements et un plan sera soumis au conseil municipal du 30 mars. Même si son administration a le pouvoir d'instaurer de nouvelles taxes depuis l'adoption de la loi 22 l'an dernier, le maire a promis de ne pas y recourir pour 2009. Ce dernier s'est aussi défendu de ne pas avoir su anticiper les effets de la crise économique qui se profilait déjà l'an dernier. A l'automne, au moment du dépôt du budget de la Ville, le Conference Board avait prédit une croissance économique de 1,5 % pour le Québec, a rappelé le maire. Or, la situation s'est détériorée rapidement au cours des derniers mois. «Les gouvernements peuvent déclarer des déficits, mais les villes ne le peuvent pas. C'est la raison pour laquelle on doit trouver des moyens difficiles, mais nécessaires pour équilibrer nos finances publiques», a expliqué le maire. Ces compressions s'ajoutent au programme de rationalisation baptisé RANOR lancé en 2006, qui a permis jusqu'à maintenant de générer des économies de 300 millions et d'abolir un millier de postes. La vie en rose Le chef de l'opposition, Benoit Labonté, n'a pas manqué de reprocher au maire son manque de prévoyance. «La situation était éminemment prévisible l'automne dernier, mais l'administration a choisi de voir la vie en rose et de ne pas prévoir ce que tous les gouvernements sur la planète prévoyaient», a-t-il indiqué. Selon lui, les arrondissements seront incapables de réduire leurs dépenses de 20 millions sans diminuer les services à la population. L'administration les met devant des choix déchirants: sabrer les services ou imposer des taxes spéciales à leurs contribuables. Appréhendant les compressions à venir, Benoit Labonté, qui est également maire de l'arrondissement de Ville-Marie, a d'ailleurs suspendu l'octroi de subventions, totalisant près d'un million de dollars, qui devaient être entérinées par le conseil d'arrondissement mardi soir. Du reste, il comprend mal l'attitude du maire, qui n'a pas voulu préciser la contribution réclamée à chacun des arrondissements. «J'ai hâte de voir quel arrondissement va se porter volontaire pour couper plus de 2,5 %. Chacun va prêcher pour sa paroisse. Quand on a du leadership, on prend des décisions et on les assume», a-t-il dit. Le chef de l'opposition estime par ailleurs qu'en sabrant le budget de la STM, l'administration fait preuve d'incohérence, alors qu'elle vante sur toutes les tribunes les vertus des transports en commun. Le Syndicat des cols bleus estime lui aussi que les compressions entraîneront inévitablement une baisse des services aux citoyens. Selon le président du syndicat, Michel Parent, l'administration municipale souffre d'un embonpoint causé par la lourdeur de l'appareil politique. «On est dans une situation où il y a de plus en plus de chefs et de moins en moins de soldats», a indiqué M. Parent par voie de communiqué.

Publication Le Devoir
Date 2009-03-05
Pages p. A-1
Select in Zotero zotero://select/library/items/99M6BHS8
Date d'ajout 19/11/2019 à 21:11:31
Modifié le 19/11/2019 à 21:34:01

Marqueurs :

Récession

La Presse rencontre Louise Harel, "Montréal est complètement désorganisé"

Type Article de journal
Auteur Éric Clément
Résumé L'ex-ministre péquiste des Affaires municipales, Louise Harel, qui a pris en novembre dernier sa retraite de la vie politique provinciale, ne sera pas candidate aux prochaines élections municipales de Montréal. Elle l'a dit clairement à La Presse. Toutefois, étant de retour dans l'île après 27 ans passés à Québec, elle "revendique le droit de s'intéresser" à la vie de la métropole et ne mâche pas ses mots: "Montréal est complètement désorganisé." Pour Louise Harel, pas question de regretter les fusions municipales que le gouvernement péquiste a mises en oeuvre en 2001. "Sur 61 fusions, 57 se sont bien déroulées, alors ça demeure un succès", dit-elle. Selon l'ex-députée d'Hochelaga-Maisonneuve, l'échec du processus municipal dans l'île de Montréal n'a pas commencé avec les défusions à la fin de 2005, mais à l'automne de 2003 quand, au cours d'une fin de session parlementaire où l'esprit était "plus aux tourtières qu'à autre chose", le gouvernement de Jean Charest a utilisé le bâillon pour faire passer plusieurs lois, dont une qui a transformé la Charte de la Ville de Montréal. "C'est là qu'a commencé la Grande Désorganisation avec un Get un D majuscules, dit-elle. Personne ne l'a vue venir. La modification de la charte a transformé la ville en une fédération de quasi-villes. Et cette modification s'est faite avec la résignation de Gérald Tremblay." Le casse-tête des parcomètres Selon Mme Harel, les incohérences que constatent les Montréalais dans la métropole, lors du déneigement, sur la propreté, avec les différentes tarifications de parcomètres, viennent du fait que les arrondissements ont trop de pouvoirs. Et ces pouvoirs ont déstabilisé la Ville qui compte aujourd'hui 20 maires. "Les arrondissements ont été créés sur le modèle des villes de banlieue, dit-elle. On est passé de présidents d'arrondissement à des maires d'arrondissement élus au suffrage universel. Ces maires ont des pouvoirs étendus. Ils ont tous des cabinets, des budgets de relations publiques et font même des relations internationales. Ils ont le pouvoir d'embaucher. Même le directeur général de l'arrondissement n'est plus choisi par la ville centre." Mme Harel dit voir "tous les jours cette désorganisation". "Au coin de la rue Ontario et du boulevard Pie-IX, je vais dans un café. Si je me gare sur Ontario, le tarif du parcomètre est différent de celui sur Pie-IX. Car sur Ontario, l'arrondissement a juridiction alors que sur Pie-IX, c'est la ville centre. C'est incohérent. Pour le déneigement, la ville centre n'a plus le dispositif qui, avant 2003, permettait de centraliser les actions en cas de besoin." Louise Harel ne comprend pas que le plan d'urbanisme soit confié aux arrondissements. "Vous vous rendez compte? C'est la porte ouverte à toutes les incohérences, dit-elle. Avant, tout grand projet devait passer nécessairement devant l'Office de consultation publique de Montréal. Comme ministre des Affaires municipales, je l'avais imposé à Pierre Bourque. Et c'était même dans le rapport que Gérald Tremblay avait préparé avec un comité à la demande de M. Bourque. Ça a bien changé par la suite..." Mme Harel dit qu'elle "a rêvé cette ville avec moins d'inégalités et moins d'iniquités entre les arrondissements". Avant 2003, un dispositif, dit-elle, réduisait les écarts financiers entre arrondissements. "Ce n'est plus obligatoire aujourd'hui. Mais la goutte d'eau qui a fait déborder le vase, c'est la loi 22." Selon la loi 22, adoptée en juin dernier, les 15 villes reconstituées de l'île n'ont plus à déboursier 30 millions par année pour les infrastructures et les équipements de Montréal. La somme est assumée par Montréal, en fait avec l'argent que Québec a donné à Montréal dans le cadre de son nouveau statut juridique de métropole. "Ces 30 millions qui proviennent de tous les Québécois, et notamment de 130 villes dévitalisées, permettent aux villes de banlieue de baisser leurs taxes, dit-elle. Charest a acheté la paix avec les villes défusionnées avec ça. Ces 30 millions auraient mieux servi pour la décontamination des sols des quartiers ouvriers ou pour revitaliser Montréal-Nord et d'autres quartiers." Un appui nécessaire Toutefois, Mme Harel espère que Québec et Ottawa continueront d'appuyer financièrement la métropole. "Comme on l'a vu à Québec de façon très concluante, l'apport d'investissements publics est nécessaire pour obtenir des investissements privés. Par ailleurs, il faut investir dans les transports en commun. Même sous Bush, les investissements américains en transports en commun étaient supérieurs à ceux du Canada. À Montréal, il faut plus de voies réservées pour les autobus et les taxis." Elle pense que le plan de transport de Montréal est intéressant, mais constate que les infrastructures routières vont chercher la plus grande partie des investissements publics québécois. D'ailleurs, elle est en faveur du retour des péages sur les autoroutes pour financer les transports en

commun. Et elle pense que leur disparition, une décision du Parti québécois, était "une erreur". Selon Louise Harel, les incohérences que constatent les Montréalais dans la métropole, lors du déneigement, sur la propreté, avec les différentes tarifications de parcomètres, viennent du fait que les arrondissements ont trop de pouvoirs.

Publication La Presse
Date 2009-02-17
Pages p. A-6
Select in Zotero zotero://select/library/items/XGKGABSV
Date d'ajout 19/05/2020 à 23:34:54
Modifié le 19/05/2020 à 23:36:12

Tarifs du métro, Montréal et Longueuil rabrouent Laval

Type Article de journal
Auteur Charles Côté

Résumé Les citoyens de Laval ne sont pas lésés par les tarifs du métro au point où l'affirme leur maire, soutient le Réseau de transport de Longueuil. De plus, le maire Gilles Vaillancourt doit continuer de travailler au sein du comité métropolitain sur la gouvernance des transports en commun pour trouver une solution à la tarification du métro à Laval, croit André Lavallée, du comité exécutif de la Ville de Montréal. Ces réactions surviennent après la publication d'une lettre que M. Vaillancourt a écrite au maire de Montréal, Gérald Tremblay, dans laquelle il soutenait que Laval n'allait pas verser la quote-part prévue de 1,6 million à la STM pour le remboursement du déficit d'exploitation du métro. Cette lettre écrite en octobre dernier a été rendue publique jeudi par Le Devoir. En entrevue, M. Vaillancourt a noté que "la Ville de Montréal prend seule la décision sur les tarifs du métro", une aberration, selon lui. Il estime que les Lavallois paient "deux fois la facture du métro", une fois comme contribuables et une autre comme usagers. L'accès aux trois stations de métro à Laval coûte 2,75\$ à l'unité ou 109\$ par mois - le tarif TRAM-3. Au métro Longueuil, c'est 68,50\$ par mois ou 2\$ l'unité, comme à Montréal. Mais les trois quarts des voyageurs qui prennent le métro à Longueuil paient le même tarif qu'à Laval, soutient Raymond Allard, porte-parole du RTL. "Environ 75% des usagers utilisent une TRAM-3 parce qu'ils arrivent en autobus, dit M. Allard. Ceux qui paient le tarif local se rendent directement au métro, soit en auto, soit à pied, soit à vélo." De son côté, M. Lavallée, responsable de la Société de transport de Montréal au comité exécutif de Montréal, renvoie le maire de Laval aux travaux d'un comité mis sur pied en 2007 et dont il fait partie. "Nous avons eu une entente en 2007 qui établissait le tarif pour les stations à Laval avec un engagement à trouver d'ici cinq ans une solution aux différences tarifaires entre Longueuil et Laval", a indiqué M. Lavallée. Il ajoute que "des iniquités, il y en a eu par le passé". "Les Montréalais ont payé le métro tout seuls pendant des années, dit-il. Au départ, c'était vu comme un caprice de Montréal. Maintenant, on reconnaît que c'est une infrastructure essentielle pour toute la région." M. Lavallée souligne par ailleurs que le prolongement du métro à Laval a été entièrement payé par le gouvernement du Québec. Par ailleurs, par le truchement du Fonds vert, Québec verse 11 millions par année pour couvrir la majeure partie du déficit d'exploitation du prolongement du métro à Laval. La construction du métro, de mai 1962 à octobre 1966, avait coûté 214 millions, entièrement payés par Montréal, sauf pour le prolongement à Longueuil. En 2009, la Ville de Montréal fournira environ le tiers du budget de la STM, et les municipalités voisines moins de 1%.
Illustration(s) : photo robert skinner, archives la presse Le maire de Laval, Gilles Vaillancourt, prétend que la Ville de Montréal prend seule la décision sur les tarifs du métro - une aberration, selon lui. Précisions Une erreur s'est glissée dans le texte publié hier intitulé "Tarifs du métro: Montréal et Longueuil rabrouent Laval". Il aurait fallu lire: "Au métro de Longueuil, c'est 68,50\$ par mois, ou 2\$ le passage si on achète 10 billets OPUS."

Publication La Presse
Date 2009-02-07
Pages p. A-18
Select in Zotero zotero://select/library/items/N4ID4VKT
Date d'ajout 24/04/2020 à 22:04:52
Modifié le 24/04/2020 à 22:08:08

Remaniement, L'hiver aura eu raison du responsable du déneigement, Gérald Tremblay allège les responsabilités confiées à son frère Marcel

Type Article de journal
Auteur Jeanne Corriveau

Résumé Remaniement L'hiver aura eu raison du responsable du déneigement Gérald Tremblay allège les responsabilités confiées à son frère Marcel Corriveau, Jeanne page a7 En prévision des élections municipales de novembre prochain, le maire Gérald Tremblay a remanié hier son comité exécutif. Il a retiré à son frère Marcel Tremblay, devenu l'une des cibles favorites des caricaturistes, la responsabilité du déneigement et de la propreté pour confier ce dossier à un nouveau venu au comité exécutif, le maire de l'arrondissement d'Anjou, Luis Miranda. Trois autres élus accèdent d'ailleurs au club sélect du comité exécutif, soit Mary Deros, Catherine Sévigny et Michael Applebaum. Dans l'esprit du maire Tremblay, Marcel Tremblay n'a pas subi de rétrogradation. «Marcel a fait un travail remarquable au cours des dernières années pour les services aux citoyens. J'ai eu des discussions avec Marcel, et il voulait consacrer plus d'énergie aux communautés d'origines diverses ainsi qu'aux communications de la Ville», a expliqué le maire hier, à l'occasion d'une conférence de presse à l'hôtel de ville. Marcel Tremblay conservera le dossier des communautés culturelles et c'est lui qui aura pour mandat de préparer le terrain pour les fêtes du 375^e anniversaire de Montréal en 2017. Régulièrement sous les feux des projecteurs depuis le début de l'hiver en raison du mécontentement de la population à l'égard du déneigement, Marcel Tremblay s'est rendu célèbre grâce à sa façon bien personnelle de défendre les stratégies de la Ville. Il y a trois semaines, il avait suggéré aux Montréalais de se munir de crampons pour se déplacer sur les trottoirs glacés de la métropole. Hier, il n'a pas semblé se formaliser de la décision du maire: «J'ai une relation privilégiée avec mon frère depuis 65 ans. Nous sommes de grands amis. Il m'a dit: "Marcel, est-ce que ça te tente de faire autre chose?" J'ai dit: "Avec plaisir, Gérald"», a-t-il expliqué. C'est Luis Miranda qui deviendra le nouvel «homme des neiges» de l'Hôtel de Ville en héritant du dossier des services aux citoyens. Il gèrera également le dossier du développement économique, une responsabilité assumée jusque-là par Alan DeSousa. Maire d'Anjou depuis 1997, Luis Miranda faisait partie de l'équipe de Gérald Tremblay en 2001, à l'occasion des fusions municipales. Deux ans plus tard, il avait quitté les rangs d'Union Montréal pour finalement rentrer au bercail l'an dernier. Ses nouvelles fonctions représentent une importante promotion pour lui. Apôtre de la décentralisation des services, M. Miranda entend travailler étroitement avec les arrondissements, mais il prévient que certains arrondissements devront «se prendre en mains» afin d'améliorer leurs services de déneigement plutôt que de se plaindre de sous-financement. En plus d'assumer la présidence du comité exécutif et de gérer le dossier de la sécurité publique, Claude Dauphin prend les rênes du comité Montréal 2025. Le maire de l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie, André Lavallée, déjà responsable du Plan de transport, devient vice-président du comité exécutif, un titre que détient aussi son collègue Sammy Forcillo, qui conserve le dossier des finances. La conseillère de Parc-Extension et ex-transfuge de Vision Montréal, Mary Deros, obtient la responsabilité du développement social et communautaire. Elle remplace à ces fonctions la mairesse de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, Marie-Andrée Beaudoin. Mme Beaudoin ayant annoncé qu'elle ne solliciterait pas un autre mandat lors des élections municipales de novembre, le maire a jugé plus approprié de la remplacer au comité exécutif. La mairesse fait toutefois l'objet de critiques soutenues dans son arrondissement en raison, notamment, du controversé déménagement de la mairie l'an dernier. Même si le développement économique et le comité Montréal 2025 lui échappent, Alan DeSousa conserve le développement durable et de l'environnement. Pour sa part, sa collègue Helen Fotopulos continuera de s'occuper du parc du Mont-Royal et de la condition féminine. Parmi les nouveaux venus, Catherine Sévigny s'occupera de la culture, et Michael Applebaum des sports et des loisirs. Quant au maire Tremblay, il gardera la mainmise sur les dossiers du centre-ville, de la démocratie et des relations internationales. À la tête du conseil d'administration de la Société de transport de Montréal, Claude Trudel cède sa place au conseiller Michel Labrecque, l'un des fondateurs de Vélo-Québec. De son côté, le maire de l'arrondissement de Saint-Léonard, Michel Bissonnet, occupera le poste de maire suppléant. Le chef de l'opposition, Benoit Labonté, s'est dit peu impressionné par le jeu de chaises musicales effectué dans le camp adverse. L'administration Tremblay a raté l'occasion «d'imprégner un virage XXI^e siècle à Montréal», a-t-il indiqué. Il a reproché au maire d'avoir scindé les dossiers économiques en trois et de n'avoir nommé que trois femmes au comité exécutif qui compte douze élus. Il a été particulièrement lapidaire à l'endroit de Marcel Tremblay et de Luis Miranda qu'il a qualifié de «matériel recyclé.»

Publication Le Devoir

Date 2009-01-27

Pages p. A-7

Select in Zotero <zotero://select/library/items/X63D8EKK>

Date d'ajout 24/04/2020 à 21:59:52

Modifié le 24/04/2020 à 22:01:29

Ottawa sommé d'investir dans les transports collectifs

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé Un regroupement d'organismes environnementaux demande au gouvernement fédéral de combler le déficit de

financement de ses infrastructures routières en fournissant à Montréal les moyens de mettre en oeuvre son Plan de transport de 2,5 milliards de dollars. Selon des études réalisées en 2004 et 2006 pour le compte de la Ville de Montréal, que La Presse a obtenues, le gouvernement fédéral retire en taxes diverses versées par les automobilistes au moins 240 millions de plus, par année, que les sommes investies dans les infrastructures routières qui sont sous sa responsabilité (ponts Champlain et Mercier, par exemple) dans la métropole. À la veille du dépôt du prochain budget fédéral, qui devrait représenter "le programme d'investissements publics le plus important en une génération", une coalition ad hoc, qui inclut Greenpeace, Équiterre et la Fondation David Suzuki, recommande que ce "déficit" de financement des infrastructures soit compensé par des investissements annuels de 250 millions par année dans le métro, les trains de banlieue, les tramways et les autobus express prévus pour les 10 prochaines années. La coalition, qui compte parmi ses membres des organismes comme Transports 2000 Québec et Communauto, prend ainsi ses distances face aux choix de l'administration du maire de Montréal, Gérald Tremblay, qui a soumis à Ottawa une liste de projets d'infrastructures qui totalisent près de 1,2 milliard lors de consultations prébudgétaires. "Nous n'avons évidemment rien contre des projets de parcs ou de pistes cyclables ni contre le Quartier des spectacles, explique Daniel Bouchard, du Conseil régional de l'environnement de Montréal. Mais au moment où les gouvernements souhaitent investir des milliards pour relancer l'économie, nous pensons que les projets devraient être choisis en fonction de leur capacité de répondre aux défis qui nous attendent dès qu'on sortira de la crise." "Dans son Plan de transport, dit M. Bouchard, Montréal, comme plusieurs autres grandes villes du monde, a opté pour l'amélioration de ses réseaux de transports en commun parce qu'ils sont moins polluants et moins énergivores que l'automobile." Retombées économiques Par ailleurs, la coalition estime que le financement des projets prévus au Plan de transport, adopté l'été dernier par l'administration Tremblay, "est la solution la plus efficace pour stimuler l'économie montréalaise, tout en contribuant à l'atteinte des objectifs de Kyoto". M. Bouchard rappelle que, en 2004, une étude commandée par la chambre de commerce du Montréal métropolitain a démontré que les investissements dans les transports collectifs génèrent plus de retombées économiques et créent plus d'emplois ici que les dépenses liées à l'utilisation de l'automobile. Pour sa part, le responsable des finances et des infrastructures au comité exécutif de Montréal, M. Sammy Forcillo, a affirmé que l'administration Tremblay accueillerait avec enthousiasme la promesse d'investissements massifs du gouvernement fédéral dans les réseaux de transports en commun. Lorsque La Presse a fait remarquer que les projets majeurs prévus dans le Plan de transport ne figuraient pas dans la liste présentée à Ottawa par le maire Tremblay, M. Forcillo a tenu à préciser que les projets de transport totalisant 172 millions sont inscrits sur cette liste. Il a aussi rappelé que la Ville prévoit des investissements importants dans un tramway au centre-ville et un autobus express dans l'est de la ville, comme l'indique le plan d'immobilisations 2009-2011 adopté par le conseil municipal en décembre dernier.

Publication La Presse

Date 2009-01-24

Pages p. A-20

Select in Zotero [zotero://select/library/items/ZAJDCSDQ](https://zotero.org/select/library/items/ZAJDCSDQ)

Date d'ajout 19/05/2020 à 22:32:46

Modifié le 19/05/2020 à 22:34:09

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Budget fédéral, Montréal invité à dresser sa liste d'épicerie

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Si d'ordinaire, c'est Montréal qui demande de l'argent aux gouvernements, une fois n'est pas coutume, le maire Gérald Tremblay s'est fait demander par plusieurs ministres conservateurs dans quoi la métropole investirait si, d'aventure, le fédéral allongeait des centaines de millions lors de son prochain budget. Du coup, Montréal a vite dressé une liste d'épicerie de 1,17 milliard que La Presse a obtenue. Les propositions de Montréal sont détaillées dans le document Montréal en chantiers que le maire a remis personnellement aux ministres concernés avant de rencontrer, ce matin, avec une vingtaine d'autres maires canadiens, le responsable fédéral des Transports, des Infrastructures et des Communautés, John Baird. Il s'agit de mises en chantier additionnelles aux investissements déjà prévus dans le budget 2009 de la Ville (3,5 milliards pour 2009-2011). Ces chantiers, espère-t-il, peuvent générer "immédiatement" 16 300 emplois et procurer des retombées fiscales de 310 millions aux gouvernements. Sans compter que créer des emplois diminue les versements liés à l'assurance-emploi: 350 millions seraient ainsi économisés par Ottawa. Le maire a expliqué en entrevue, hier, que ces chantiers concerneraient peu les infra-structures routières ou souterraines. Montréal y consacrerait déjà 609 millions cette année. Avec déjà 193 chantiers dans les rues de la métropole, on peut intelligemment investir

ailleurs, dit le maire. Du coup, les réfections d'infrastructures dans Montréal en chantiers ne représentent que 142 millions sur le 1,17 milliard. Pour le reste, Montréal propose d'investir 350 millions dans les parcs, dont 163 millions au parc Jean-Drapeau, 184 millions dans des installations sportives, 119 millions pour construire ou rénover des arénes, des piscines et des bibliothèques, 101 millions dans des bâtiments et des places publiques, 80 millions dans les Muséums Nature, 60 millions à Pointe-à-Callière, et plusieurs millions dans l'habitation et le développement du transport collectif, notamment dans le réseau cyclable. Le maire ne veut pas "d'un autre Chantiers Canada" qui prendrait des années à être appliqué. Il veut qu'Ottawa procède avec une sorte de compte en fiducie où il placerait l'argent à Québec et d'où l'on pourrait, sans casse-têtes administratifs, retirer les sommes nécessaires pour créer ces chantiers, "avec une obligation de résultat a posteriori". L'investissement se ferait "dans le respect des compétences de Québec", avec de l'argent du provincial dans des proportions qui pourraient être du même ordre que ce qui se fait dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence (70% fédéral, 15% provincial, 15% Montréal). M. Tremblay veut aussi qu'Ottawa "fasse un geste" pour le logement social. "On a entendu François Saillant, du FRAPRU, dire que c'est quelque chose qu'on peut réaliser alors il faut le faire", dit le maire. Il demandera aussi que le développement économique de Montréal ne soit pas oublié, par exemple le secteur pharmaceutique, celui de l'aérospatiale, des sciences de la vie et des technologies de l'information. Mais le maire a d'autres demandes. Sensible au désaveu que le milieu culturel a servi au gouvernement conservateur lors des dernières élections, il veut qu'Ottawa "envoie un message clair" à ce secteur, avec les espèces sonnantes et trébuchantes nécessaires. Il a aussi fait savoir à Ottawa qu'il attend un signal financier pour la phase 2 de la transformation de l'autoroute Bonaventure et pour le réaménagement des abords du Centre des sciences, au Vieux-Port. Le maire dit que Montréal est déjà bien armé pour "passer à travers la conjoncture économique" et il pense que la métropole, le Québec et les autres régions du Canada peuvent, avec l'aide d'Ottawa, faire progresser le PIB de plusieurs points, en investissant rapidement, efficacement et à la bonne place.

Publication La Presse
Date 2009-01-15
Pages p. A-11
Select in Zotero zotero://select/library/items/SP2YPPCZ
Date d'ajout 24/04/2020 à 12:01:27
Modifié le 24/04/2020 à 21:46:33

Plan de transport de Montréal, Des projets pour 700 millions en 2009

Type Article de journal
Auteur Éric Clément
Résumé La présentation du budget 2009 de la Ville de Montréal, le 26 novembre, avait pratiquement occulté les investissements réservés à l'application du Plan de transport de la métropole. Pourtant, ce ne sont pas loin de 700 millions qui seront dépensés l'an prochain pour 18 des 21 chantiers de ce plan. Dire qu'André Lavallée, monsieur Transport à la Ville, était déçu des réactions médiatiques à la suite de la présentation du budget est un euphémisme. Il faut dire que la Ville avait communiqué ses chiffres de telle manière que les médias ont eu l'impression que la municipalité se bornerait à investir 6 millions dans "son" Plan l'an prochain. En fait, la Ville consacrera avec ses fonds propres un total de 92,6 millions au Plan auxquels il faut ajouter 599,6 millions provenant de la Société de transport de Montréal (STM), qui participe évidemment beaucoup à la réalisation du Plan, comme l'illustre le tableau ci-contre. Le fonds de réserve financière de 6 millions, dont on voit déjà 5,3 millions dans le tableau, a été créé par la Ville à des fins de "transparence", selon M. Lavallée. "On pourra mettre dans ce fonds l'ensemble des dépenses qui seront versées pour la réalisation du plan, dit-il. Ainsi, les dépenses associées au plan seront visibles. On saura où va l'argent, par exemple si on va de l'avant avec les péages." Il faut ajouter 5 millions supplémentaires à ce fonds, dit-il, car une quarantaine de personnes travaillent en permanence sur le Plan et le budget de fonctionnement de cette équipe est de 5 millions. M. Lavallée insiste pour dire que les investissements de 700 millions ne tiennent pas compte de l'argent qui sera versé en plus par l'Agence métropolitaine de transport ou Québec, ce qu'il appelle "un effet de levier". "Par exemple, quand on aura donné le contrat pour la modernisation des équipements du métro, il y aura 1,2 milliard qui viendra de Québec", dit-il. Sur les 700 millions, c'est la modernisation du réseau du métro et l'amélioration des services de la STM qui représente la plus grosse enveloppe, soit 588 millions. La modernisation de la rue Notre-Dame, dont les travaux ont été court-circuités par le déclenchement des élections par Jean Charest, ont débuté cette semaine avec une enveloppe montréalaise de 36 millions. Parmi les autres chantiers du Plan, notons le raccordement du boulevard Cavendish (11 millions), les travaux du réseau cyclable (9,8 millions), ceux de l'échangeur Dorval dans le cadre du projet de la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau (8,9 millions), les études de faisabilité du réseau de tramway (5 millions) et le prolongement du boulevard Maurice-Duplessis effectué à cause de la réalisation du train de l'est (3 millions). Le projet d'implantation d'un service rapide par bus (SRB) sur le boulevard Pie-IX, que l'AMT ne voit pas d'un

bon œil, coûtera 5,9 millions à Montréal. "On est à la veille d'avoir de l'action dans ce dossier, dit-il. La Ville a dépassé les limites de sa patience. S'il faut que la Ville le fasse, on va le faire." Finalement, 300 000\$ sont consacrés par la Ville pour mettre en œuvre la Charte du piéton. Mais M. Lavallée dit que cela ne reflète pas la réalité, les arrondissements mettant eux-mêmes en œuvre des mesures. "Des actions ont notamment été prises dans Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce et dans mon arrondissement, dit le maire de Rosemont-La Petite Patrie. On a posé des gestes au marché Jean-Talon, sur Christophe-Colomb, Bellechasse, Viau, Saint-Zotique et mis des radars pour protéger les piétons." André Lavallée redit que "la Ville va de l'avant avec son Plan de transport" et que son ambition est toujours d'investir davantage. Mais que pour cela, la métropole a besoin de nouveaux outils financiers, un dossier toujours pas réglé, le gouvernement libéral n'ayant pas profité des élections pour annoncer l'aide spécifique de 250 millions que réclame le maire Gérald Tremblay régulièrement depuis 2002...

Publication La Presse

Date 2008-12-11

Pages p. A-21

Select in Zotero <zotero://select/library/items/WZ7EHSCA>

Date d'ajout 24/04/2020 à 11:50:01

Modifié le 27/04/2020 à 18:01:43

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Bixi sera fabriqué à Saguenay

Type Article de journal

Résumé Stationnement de Montréal a confié à l'entreprise Cycles Devinci le mandat de fabriquer les vélos en libre service Bixi qui circuleront dans les rues de Montréal à compter du printemps prochain. L'entreprise de Saguenay a été sélectionnée à la suite d'un appel d'offres lancé par Stationnement de Montréal au mois d'octobre dernier. Procycle et Raleigh Canada avaient également soumis des propositions. L'entente prévoit la fabrication de 5000 vélos en aluminium, dont 3000 prendront la route au printemps, lors du lancement du programme. Stationnement de Montréal a refusé hier de dévoiler le montant du contrat accordé à l'entreprise, alléguant que cette information était stratégique. L'an dernier, Cycles Devinci avait formé un consortium avec la firme du designer industriel Michel Dallaire, et c'est leur proposition de vélo qui avait été retenue par Stationnement de Montréal.

Publication Le Devoir

Date 2008-11-28

Pages p. A-2

Select in Zotero <zotero://select/library/items/A9IXH599>

Date d'ajout 24/04/2020 à 11:45:03

Modifié le 24/04/2020 à 11:46:38

Quality report

- Item has no authors

Éditorial, Et le plan de transport?

Type Article de journal

Auteur Nathalie Collard

Résumé L'incertitude économique sied bien à l'administration Tremblay. La prudence qui a toujours caractérisé sa gestion (et qui est parfois qualifiée de manque d'audace par ses adversaires) est de mise en ces temps difficiles. On ne blâmera donc pas le maire et son équipe d'être prudents. Ils pouvaient difficilement faire autrement dans le contexte actuel. Par contre, on peut lui reprocher d'être électoraliste. Le budget de la Ville pour 2009 répond au fond à deux impératifs: ne pas hausser les taxes pour ne pas heurter les électeurs en année électorale, et investir dans les infrastructures pour dynamiser l'économie (et montrer aux Montréalais qu'on "fait" des choses...) Pour les taxes, ce n'est probablement que partie remise. Le maire Tremblay finira bien par utiliser ses nouveaux pouvoirs de taxation prévus dans la loi 22. Quant au gel des taxes foncières, il ne sera pas éternel...

Le budget 2010, s'il est préparé par la même administration, risque d'être moins clément pour les Montréalais. Mais la grosse déception de ce budget préparé par le nouveau responsable des finances à la Ville, Sammy Forcillo, c'est le peu de moyens accordés au plan de transport. Il y a bientôt deux ans que cet ambitieux plan a été dévoilé. Il prévoyait des investissements de 5 milliards sur deux ans. Il reste huit ans pour réaliser les belles promesses comme la ligne de tramway, le prolongement de la ligne de métro, le lien ferroviaire avec l'aéroport Pierre Elliott Trudeau, la voie réservée aux autobus sur le boulevard Pie-IX... Jusqu'ici, seuls des éléments mineurs de ce plan ont vu le jour: le prolongement de la piste cyclable, le dévoilement du vélo libre-service BIXI et quelques panneaux lumineux indiquant le nombre de places de stationnement disponibles au centre-ville... Ce n'est pas avec ça que Montréal va régler les problèmes de congestion automobile et les wagons de métro bondés à Montréal. L'administration Tremblay a prévu augmenter sa contribution à la Société de transport de Montréal ainsi qu'à l'Agence métropolitaine de transport, soit. Mais on attendait davantage d'une équipe qui dit vouloir faire des transports publics et du plan de transport sa priorité au cours de la prochaine année. Le budget 2009 ne prévoit qu'une réserve financière de 6 millions (à peine de quoi ajouter deux ou trois calèches dans le Vieux-Montréal) pour réaliser des études de faisabilité... encore! En conférence de presse, le maire Gérald Tremblay a déclaré qu'il espérait toujours une participation financière de Québec et d'Ottawa pour concrétiser ses engagements. Comme si le ralentissement économique ne les touchait pas, eux aussi. Bref, ce n'est pas demain qu'on montera à bord d'un tramway à Montréal. En fait, le maire Tremblay n'aura pas le choix, il devra se retrousser les manches et trouver lui-même, avec ses "partenaires" de la région métropolitaine, de nouvelles sources de financement s'il veut réaliser le plan de transport de son vivant. Un péage régional? De nouvelles taxes? Sans doute faudra-t-il attendre sa réélection avant qu'il ne trouve l'aplomb nécessaire pour attaquer ce dossier épineux.

Publication La Presse

Date 2008-11-27

Pages p. A-30

Select in Zotero zotero://select/library/items/ZB2YFQGW

Date d'ajout 24/04/2020 à 11:34:06

Modifié le 27/04/2020 à 18:01:26

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Paradoxe

Type Article de journal

Auteur Pierre Foglia

Résumé OÙ ÇA UNE JOKE? - Le vélo public Bixi que les Montréalais pourront utiliser à partir du printemps prochain (à un coût prohibitif, me glisse-t-on dans l'oreille, mais c'est un autre sujet), ce vélo donc figure au tableau des plus belles inventions de l'année de la revue Time. Invention que l'on décrit comme une petite merveille technologique, équipée (ai-je bien compris?) de capteurs solaires, youpi pour les capteurs solaires. A-t-elle aussi des pédales? Good. Je vous en parle parce que deux semaines plus tard, dans le courrier du Time, un lecteur affirmait que la revue n'aurait jamais dû retenir cette invention que les Montréalais ont piquée aux Parisiens - c'est complètement faux mais on s'en fout, c'est la façon dont c'est dit: Parisians would be miffed (offensés) to find that a city - Montreal - that appropriated its language is now getting credit for a bike system etc. Comment ça Montréal s'est approprié le langage des Parisiens? Si c'est une blague, et je pense que ça essaie d'en être une, vous n'imaginez pas, monsieur, comme elle ne fera rire personne chez nous...

Publication La Presse

Date 2008-11-27

Pages p. A-23

Select in Zotero zotero://select/library/items/FS8MD77X

Date d'ajout 24/04/2020 à 11:38:35

Modifié le 24/04/2020 à 11:41:54

BUDGET DE MONTRÉAL, Investir sans hausser les taxes, Le ralentissement économique pose un défi cornélien à l'administration Tremblay-Dauphin

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Le maire de Montréal, Gérald Tremblay, a présenté hier un budget 2009 équilibré d'un peu plus de 4 milliards de dollars, sans augmenter le fardeau fiscal des contribuables. Sauf qu'un million d'entre eux vont quand même recevoir un avis d'imposition plus élevé qu'en 2008 en raison des taxes locales ou d'une évaluation foncière supérieure à la moyenne. Cela dit, les transports collectifs, la sécurité, l'eau et les bibliothèques seront les quatre grandes priorités de l'administration Tremblay. Les arrondissements se partageront quant à eux 917 millions de dollars pour les services de proximité. Les réactions? Très mauvaises. Continuer d'investir pour soutenir la croissance malgré le ralentissement économique et sans instaurer de nouvelles taxes, tel aura été le souci principal de l'administration Tremblay-Dauphin en préparant le budget 2009 de la Ville de Montréal. Le maire Gérald Tremblay croit pouvoir affronter sans péril une éventuelle récession. Il a dit hier que son administration fait preuve de "responsabilité, de rigueur et de prudence" dans ce nouveau budget, tout en "gardant le cap sur la prospérité". Ménager la chèvre et le chou, en quelque sorte. Tenant à respecter la promesse du maire de ne pas augmenter le fardeau fiscal des contribuables, le président du comité exécutif, Claude Dauphin, a présenté un budget 2009 équilibré de 4,07 milliards, en hausse de 2,6%. La stabilité des revenus fonciers, le surplus dégagé en 2008 (50 millions), les transferts d'argent dus au projet de loi 22 et un contrôle austère des dépenses donnent une marge de manoeuvre non négligeable à la Ville. Du coup, le maire n'évoque plus l'aide de Québec dans son discours. Hier, il n'a pas fait état des 250 millions réclamés depuis 2002 et qui donneraient un solide coup de main à son plan de transport. Il espère toutefois que le prochain gouvernement provincial poursuivra son aide financière dans les transports collectifs et, sinon, que les élus de la région s'uniront s'ils n'ont d'autre choix que d'imposer, un jour, des péages routiers régionaux. Le maire a évoqué quatre priorités pour 2009: les transports collectifs, la sécurité, l'eau et les bibliothèques. En transport, la Ville augmente ses contributions dans les transports en commun de 46,7 millions, dont 22 millions pour aider la Société de transport de Montréal. Elle investit 9,4 millions pour 80 nouveaux kilomètres de pistes cyclables et 10 millions pour lancer 3000 vélos Bixi qu'elle souhaite aussi vendre à l'étranger. Mais pour les grands projets du plan de transport, une seule réserve financière de 6 millions est prévue. Pour la sécurité, Montréal mettra en place un nouveau plan de sécurité incendie, réduira la limite de vitesse de 50 km/h à 40 km/h et poursuivra ses efforts dans la lutte aux gangs de rue et contre la cybercriminalité (7,5 millions). En ce qui concerne l'eau, la Ville consacra 127,5 millions à la réhabilitation de ses réseaux secondaires d'aqueduc et d'égout, 82,8 millions à la mise aux normes de plusieurs usines de production d'eau potable et 29,6 millions pour réparer des conduites d'eau principales. Enfin, le réseau des bibliothèques sera modernisé grâce à l'injection de 51,8 millions. Pour la propreté, la collecte des déchets et l'environnement, des montants similaires sont prévus en 2009 par rapport à 2008. En 2009, 146 millions seront consacrés aux grands projets de développement économique que sont le Quartier des spectacles, les futurs campus hospitaliers ou le Havre de Montréal. Le programme des investissements de 2009-2011 totalisera la somme record de 3,46 milliards. Il s'agit d'une augmentation de 9,1%, soit 260 millions de plus qu'en 2008, mais bien moins que le milliard ajouté en 2007. Selon un fonctionnaire de la Ville, l'administration ne peut investir plus, compte tenu de la crise financière internationale et du nombre de projets déjà en cours. Le responsable des Finances à la Ville, Sammy Forcillo, ajoute que "les gestes posés ces dernières années" permettent à l'administration de poursuivre à un bon rythme la rénovation des infrastructures. Le PTI permet d'investir 1,1 milliard l'an prochain dont les deux tiers seront consacrés aux infrastructures relatives à l'eau (350 millions) et à la voirie (258 millions). La ville sera donc encore en chantier à bien des endroits...

Publication La Presse

Date 2008-11-27

Pages p. A-8

Select in Zotero zotero://select/library/items/TJIIACK3

Date d'ajout 24/04/2020 à 11:42:07

Modifié le 24/04/2020 à 11:45:03

échangeur TURCOT, Les écologistes exigent une baisse de la circulation

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé Le conseil régional de l'environnement de Montréal demande à l'administration du maire Gérald Tremblay de faire pression pour obtenir la réduction du flot de circulation dans le futur échangeur Turcot au lieu d'en augmenter la capacité grâce au covoiturage. Appuyé par les groupes écologistes Greenpeace et Équiterre et par RESO, important organisme de développement du sud-ouest de Montréal, le CRE de Montréal exige "une révision des scénarios proposés parce qu'ils vont tous à l'encontre des orientations du Plan de transport de Montréal", adopté l'été dernier par les autorités municipales. Jusqu'à 280 000 automobiles et camions par jour peuvent emprunter l'échangeur Turcot, qui relie les autoroutes Décarie (A-15), du Souvenir (A-20) et Ville-

Marie (A-720), dans le sud-ouest de la métropole, quand les bretelles de ce grand ouvrage décrépit sont toutes fonctionnelles. Le projet de reconstruction de cet échangeur, présenté l'an dernier par le ministère des Transports du Québec (MTQ), prévoit l'aménagement de nouvelles bretelles, construites sur des remblais, en remplacement des piliers et structures actuelles, qui culminent à 30 mètres de hauteur. Ce projet, dont le coût est estimé à environ 1,5 milliard et dont la construction prendra six ans, prévoit également que les nouvelles voies de circulation seront un peu plus larges et dotées d'un accotement. Cette configuration permettra d'augmenter la fluidité de la circulation, qui pourrait atteindre au moins 310 000 véhicules par jour dès l'ouverture de la nouvelle infrastructure, prévue pour 2015. "Augmenter encore la circulation dans une infrastructure qui accommode déjà presque 300 000 véhicules par jour aurait un impact négatif sur la population qui vit près de l'échangeur Turcot, selon le directeur du CRE-Montréal, André Porlier. Non seulement parce qu'il y aurait encore plus de circulation, mais aussi parce que ces bretelles seront plus près du sol. Les émissions polluantes auront encore plus d'impact sur les gens du sud-ouest de Montréal." Le projet initial du MTQ ne prévoit aucun aménagement pour les transports en commun. Dès sa présentation, plusieurs représentants de la Ville de Montréal ont toutefois insisté pour qu'une voie soit réservée aux autobus afin d'améliorer l'efficacité des dessertes entre le centre-ville et l'ouest et le sud-ouest de Montréal. Les groupes écologistes et le RESO s'inquiètent toutefois de la possibilité que des voies soient réservées aux autobus et au covoiturage sur l'accotement. Cela permettrait d'améliorer l'efficacité des transports collectifs, mais cela pourrait aussi faire grimper considérablement le débit de circulation quotidien dans l'échangeur. Selon eux, la Ville de Montréal doit donc s'assurer que la voie réservée aux autobus et au covoiturage empiète sur les voies normales au lieu d'être un ajout à celles-ci. Pendant les périodes de pointe, on estime que près de 80% des automobiles qui circulent dans le réseau autoroutier de l'île de Montréal ne sont occupées que par le conducteur. En conséquence, un véhicule sur cinq, en moyenne, est occupé par plus d'une personne. Or, en conservant le même nombre de voies de circulation dans le futur échangeur et en aménageant sur l'accotement une voie réservée aux véhicules qui comptent plus d'un passager, il serait possible d'augmenter de 20% le débit de circulation. En effet, si tous les véhicules comptant plus d'un passager empruntent la voie réservée au covoiturage, ils libèrent de l'espace pour les automobiles dans les deux voies normales.

Publication La Presse
Date 2008-11-15
Pages p. A-27
Select in Zotero <zotero://select/library/items/3DVRJJBQ>
Date d'ajout 19/05/2020 à 22:29:06
Modifié le 19/05/2020 à 22:32:46

Les choix budgétaires de l'AMT remis en question, La Ville de Montréal et la STM reprochent à l'agence de passer outre au Plan de transport de Montréal

Type Article de journal
Auteur Bruno Bisson
Résumé La Ville de Montréal réclame une révision à la baisse des budgets de dépenses de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et l'abandon de plusieurs études sur des projets de transports en commun qui "sont en contradiction" avec son plan de transport. Dans un document de 13 pages d'une rare virulence, que La Presse a obtenu, la Ville et la Société de transport de Montréal (STM) affirment que les dépenses de l'AMT, qui relève du gouvernement du Québec, ne reflètent "aucun effort de rationalisation pour atténuer la pression financière sur les municipalités et les organismes de transport". Montréal conteste aussi la décision de l'AMT de plafonner pour 2009 les subventions "à l'aide métropolitaine", malgré l'augmentation des revenus anticipés grâce à une hausse moyenne de 3,5% de ses tarifs. La Ville de Montréal et la STM estiment ainsi que des "choix budgétaires" que fait l'AMT pour équilibrer ses propres finances occasionneront un manque à gagner estimé à environ 5 millions pour 2008 et 2009, et ce, seulement pour le fonctionnement du métro. La Ville et la STM réclament enfin que l'agence gouvernementale prenne en considération les projets et les orientations du Plan de transport de Montréal, adopté au printemps. À titre d'exemple, Montréal réclame la mise en chantier, dès 2009, d'un autobus express sur le boulevard Pie-IX, alors que l'AMT ne prévoit qu'une étude sur la pertinence d'aménager un tramway ou un train léger (SLR) dans le même axe. Montréal n'est pas seul à se plaindre du coût de plus en plus élevé des projets de l'AMT. Deux semaines après que la Ville et la STM eurent envoyé leur document, le comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a aussi réclamé que les subventions aux organismes de transport soient "déplafonnées", sous peine de désaveu par les élus de la CMM. La CMM, organisme public de concertation régionale, exerce des compétences importantes en matière d'aménagement et de transport dans les 82 municipalités de la métropole. Elle a le pouvoir de s'opposer aux tarifs décrétés par l'AMT dans ses autobus et trains de banlieue et au budget de dépenses annuelles de l'agence. Les municipalités de la CMM verseront un peu plus de 40 millions au budget d'exploitation de l'AMT, qui s'élève pour l'an prochain à 294 millions. Des projets coûteux Si la Ville remet en question les choix

budgétaires de l'AMT, qui auront notamment pour effet de faire grimper de 14% la facture liée au fonctionnement des trains de banlieue pour les municipalités, elle et la STM en ont surtout contre les grands projets d'investissement de l'agence. Par exemple, Montréal critique la décision de l'AMT de créer un bureau qui étudiera plusieurs circuits de tramways ou de trains légers. "La plupart des axes de SLR qui seront examinés ne sont pas considérés comme prioritaires par le Plan de transport de Montréal, font remarquer la Ville et la STM. En revanche, les axes priorités par Montréal et la STM ne sont pas prioritaires dans la programmation des investissements de l'AMT." Le cas du projet de prolongement vers l'est de la ligne de métro 5 (bleue) montre avec encore plus d'évidence le fossé qui sépare la Ville de Montréal et l'AMT. "Le plan de transport de la Ville de Montréal propose un prolongement de la ligne 5 jusqu'au boulevard Pie-IX (une station) d'ici 5 ans, dit le document. L'AMT propose une étude du prolongement de la ligne 5 jusqu'à la rue Viau (deux stations), en vue d'une réalisation éventuelle. L'échéancier de réalisation n'est pas le même" pour l'AMT et pour Montréal. En entrevue, la vice-présidente aux communications de l'AMT, Marie Gendron, rétorque que les municipalités de la CMM ont depuis longtemps été informées de l'insuffisance des fonds prévus aux budgets d'immobilisation de l'AMT et de la nécessité d'augmenter les contributions municipales aux nouveaux projets. L'agence suggère ainsi de doubler les contributions des municipalités au développement des réseaux de transports en augmentant les contributions d'un cent par 100\$ d'évaluation, calculées sur la masse foncière de chacune des villes. Les municipalités de la CMM ont toujours refusé. Pour ce qui est des critiques de Montréal sur les projets qui sont à l'étude, Mme Gendron rappelle que c'est l'AMT qui a compétence sur le développement du métro et des infrastructures de transports en commun dans des axes métropolitains, comme le boulevard Pie-IX et l'avenue du Parc.

Publication La Presse
Date 2008-11-14
Pages p. A-4
Select in Zotero zotero://select/library/items/Q3EIJ4QC
Date d'ajout 19/05/2020 à 22:26:54
Modifié le 19/05/2020 à 22:28:51

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Éditorial - Cher, le BIXI

Type Article de journal
Auteur Nathalie Collard

Résumé En lançant BIXI, son nouveau vélo libre-service, Montréal vient de faire un pas de plus pour encourager l'utilisation du vélo dans les rues de la ville. Réjouissons-nous. En plus, le vélo conçu par le designer Michel Dallaire est superbe. Par contre, les coûts d'abonnement à BIXI (il faudra s'habituer au nom...) sont un peu élevés. Si on les compare à ceux de Lyon, par exemple, on constate que les Montréalais paient beaucoup plus cher. À Montréal, il en coûte 78\$ pour un abonnement annuel qui couvre une période de sept mois alors qu'à Lyon, où on roule à longueur d'année, il n'en coûte que 5 euros (7,50\$). Dans les deux villes, la première demi-heure est gratuite. Ensuite, les Lyonnais doivent déboursier 0,5 euro pour chaque demi-heure additionnelle. Après 90 minutes d'utilisation, c'est 1 euro chaque 30 minutes. À Montréal, pour les mêmes périodes, le tarif sera de 3\$ et 6\$. C'est une grosse différence. Montréal doit absolument songer à des tarifications plus amicales pour ceux qui font le choix des transports en commun sur une base régulière: le citoyen qui achète un titre de transport mensuel devrait avoir droit à BIXI gratuitement durant ce mois. On devrait également offrir un abonnement annuel gratuit à BIXI à tous ceux qui ont acheté au moins 10 titres de transport dans l'espace d'un an. Le même privilège devrait être offert aux abonnés de Communauto. Bref, l'idée est excellente, le vélo est magnifique, reste à peaufiner les détails.

Publication La Presse
Date 2008-09-26
Pages p. A-24
Select in Zotero zotero://select/library/items/7PT8VRL5
Date d'ajout 19/11/2019 à 21:56:54
Modifié le 21/04/2020 à 13:38:18

Marqueurs :

Dans les rues de Montréal sur mon BIXI !, La Ville dévoile le nom, le modèle et les conditions d'utilisation du vélo en libre service

Type Article de journal

Auteur Marco Bélair-Cirino

Résumé Dans les rues de Montréal sur mon BIXI ! La Ville dévoile le nom, le modèle et les conditions d'utilisation du vélo en libre service Bélair-Cirino, Marco page a3 BIXI sera le nom des vélos en libre service qui seront implantés dès avril prochain dans une poignée d'arrondissements, a dévoilé, hier, le maire de Montréal Gérald Tremblay. Une majorité des 16 200 internautes qui se sont précipités sur le site Web trouvemonnom.ca pour voter ont choisi le nom BIXI - une fusion des mots bicyclette et taxi -, suggéré par Michel Gourdeau. M. Gourdeau, un résidant de l'arrondissement Ville-Marie, a gagné un abonnement à vie au vélo en libre service. «Ça n'a pas été facile de trouver un nom», a lancé un maire tout fier qui a roulé sur son BIXI jusqu'à l'hôtel de ville. Au départ, 8896 suggestions de noms avaient été soumises à un comité de sélection qui a, il y a quelques semaines, réduit la liste à cinq noms: Bycik, Montvélo, Villavélo, véLO2 et BIXI. Quelque 2400 BIXI seront mis en circulation, et 300 stations d'ancrage seront installées, dès le printemps 2009, dans les arrondissements Ville-Marie, Plateau-Mont-Royal, Outremont, Rosemont-La Petite-Patrie, Villeray-Saint-Michel et Sud-Ouest. «Moi, je suis certain d'une chose, c'est que les Montréalais et Montréalaises vont tomber en amour avec BIXI et que ça va les inspirer quant à leurs comportements individuels», a affirmé le responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif au comité exécutif de la Ville de Montréal, André Lavallée, à la veille de la journée En ville sans ma voiture. Les coûts Il en coûtera 78 \$ pour un abonnement annuel (de la mi-avril à la mi-novembre), 28 \$ pour un abonnement mensuel et 5 \$ pour un laissez-passer de 24 heures. «[Si vous optez pour un abonnement annuel], c'est 10 \$ par mois [...] Nous pensons sincèrement que c'est un prix raisonnable», a indiqué le maire de Montréal. À cette somme, les cyclistes qui rouleront au-delà des 30 premières minutes gratuites se verront imputer des frais d'utilisation: 1,50 \$ pour la deuxième demi-heure, 3 \$ pour la troisième et 6 \$ pour chacune des tranches de 30 minutes supplémentaires. Un cycliste qui empruntera un vélo durant deux heures devra payer 10,50 \$. Jusqu'à la fin d'octobre, l'escouade BIXI sillonnera la ville et permettra aux curieux d'appivoiser les vélos et d'apprendre le fonctionnement des bornes et des «bollards». «Les Montréalais pourront prendre contact avec le vélo. Ce sera un banc d'essai. Si des retouches doivent être faites, nous les ferons», a indiqué le directeur des communications et du marketing à Stationnement de Montréal, Michel Philibert. La société en commandite a investi 15 millions pour lancer le projet. Elle entend financer ses activités normales à même les coûts d'abonnement et les frais d'utilisation que paieront les futurs utilisateurs du BIXI. «Pour l'entretien, les opérations quotidiennes et les réparations qui seront sans doute nécessaires [...], on crée une entreprise d'économie sociale», a indiqué André Lavallée. Le concepteur du BIXI, Michel Dallaire, qui s'est largement inspiré du Vélib' parisien et du Vélo'v lyonnais, se dit certain d'avoir trouvé un «compromis idéal», un «équipement qui servira à tout le monde». Contrairement au Vélib', le BIXI, fabriqué au Québec, est fait presque exclusivement d'aluminium. Les quarante prototypes montréalais pèsent 20 kg, soit 4 kg de moins que les vélos en libre-service qui serpentent la Ville lumière. «[Le maire de Paris], M. Delanoë va être jaloux parce que [le vélo de Montréal] est vraiment plus beau que celui de Paris», a conclu Gérald Tremblay.

Publication Le Devoir

Date 2008-09-22

Pages p. A-3

Select in Zotero [zotero://select/library/items/XYUFYFBL](https://zotero.org/select/library/items/XYUFYFBL)

Date d'ajout 19/11/2019 à 21:03:24

Modifié le 19/11/2019 à 21:11:00

Marqueurs :

Notes :



PEDRO RUIZ LE DEVOIR

Le maire Gérald Tremblay et son responsable du transport collectif, André Lavallée, ont enfourché pour la première fois hier le BIXI, plus léger que le fameux Vélib' parisien.



PEDRO RUIZ LE DEVOIR

Le responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif au comité exécutif de la Ville de Montréal, André Lavallée, et le maire Gérald Tremblay posent fièrement derrière le futur vélo en libre service de Montréal, baptisé BIXI.

Coup d'envoi du vélo libre-service

Type Article de journal

Auteur Sara Champagne

Résumé Tout comme à Paris, à Lyon ou à Barcelone, les vélos seront de plus en plus nombreux dans les rues du centre-ville. L'administration Tremblay compte profiter de la journée "En ville sans ma voiture", lundi, pour donner le coup d'envoi au vélo libre-service à Montréal. Les 40 prototypes du vélo, de couleur métallique et frappés du logo de la Ville de Montréal, seront dévoilés demain sur l'esplanade du Champ-de-Mars, derrière l'hôtel de ville de la rue Notre-Dame. La Ville compte aussi annoncer le nom du nouveau service, choisi après un concours auquel plus de 3000 citoyens ont participé. 2400 vélos André Lavallée, responsable du transport collectif au comité exécutif de la Ville de Montréal, n'a pas voulu vendre la mèche, hier, mais il a indiqué à La Presse que l'objectif d'implanter 300 stations avec un total de 2400 vélos devrait être atteint d'ici un an. Dans le Plan de transport adopté cette année, l'administration estime que l'implantation du service coûtera 15 millions. La Ville n'a pas voulu dire si la location d'un vélo coûtera plus cher qu'une place de stationnement tarifé au centre-ville, soit 3\$ l'heure. Un peu à l'image des parcomètres, il est toutefois clair que les vélos imaginés par le designer Michel Dallaire seront rattachés à des bornes automatisées, avec paiement par carte de crédit ou avec la carte d'accès des futurs abonnés au service. Les bicyclettes seront également munies d'un système d'identification et de repérage pour éviter le vol. Les touristes aussi La Ville de Montréal a déjà indiqué qu'elle voulait attirer la clientèle scolaire, universitaire et celle des entreprises, dont le futur CHUM, au centre-ville, où plus de 10 000 employés se rendront chaque semaine. Les touristes aussi seront visés par le vélo libre-service. À l'exception des durs mois de l'hiver, le service conçu, implanté et géré par la société Stationnement de Montréal sera offert durant la majeure partie de l'année, d'abord dans l'arrondissement de Ville-Marie, puis dans le Plateau et dans

Rosemont-La Petite-Patrie. Une escouade urbaine aura la tâche de faire connaître le service et de recueillir les commentaires durant la phase d'implantation. À Lyon, où le service de vélo libre-service a été implanté en 2005, des statistiques ont démontré que les citoyens utilisent 15 000 fois par jour les 2000 vélos à leur disposition dans 173 stations de la ville. La première demi-heure est gratuite. Le tarif est ensuite de 1 l'heure, soit environ 1,50\$ canadien. Mais l'hiver lyonnais n'a pas la même rigueur que le nôtre...

URL <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2208748>

Publication La Presse

Date 2008-09-20

Pages p. A-24

Select in Zotero <zotero://select/library/items/AWE9HZNT>

Date d'ajout 19/11/2019 à 17:50:22

Modifié le 19/11/2019 à 21:03:10

Marqueurs :

Bixi⁷

Analyse, TRANSPORTS EN COMMUN, Entre le rêve et la réalité

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé Il pleut des milliards sur les transports en commun de la métropole depuis un an. Des locomotives et des voitures flambant neuves pour les trains de banlieue. Des rames de métro plus spacieuses, pour donner un peu d'air aux usagers dans les foules de l'heure de pointe. Des autobus express dans tous les grands axes pour accélérer les déplacements de milliers de travailleurs et d'étudiants, le matin, dès l'aube. Dans les rues du centre-ville et le Vieux-Montréal, il y aura peut-être un tramway. Un jour, il mènera peut-être même quelque part. Les transports en commun sont hot. Depuis l'hiver dernier, la demande ne dérougit pas. Mais les réseaux ne sont pas prêts à répondre. Entre les rêves d'une ville "réinventée" par les transports en commun et la réalité des usagers actuels des réseaux de transport public, il y a comme un décalage qui va prendre quelques années à combler. Le métro déborde. Les trains de banlieue sont pleins. Les autobus sont lents, pris dans le trafic. Quand ils arrivent, ils sont bondés. Il n'y a plus assez de place au Terminus centre-ville pour les autobus qui arrivent de la Rive-Sud. On ne sait pas quand - ni comment - on pourra en accueillir davantage. Dans la couronne nord, des Lavallois commencent à laisser passer des rames de métro pleines dès leur départ de Montmorency, un an après les Montréalais qui doivent en laisser passer deux ou trois tous les matins depuis la mise en service des stations de Laval. Ça change quoi, qu'il pleuve des milliards dans les transports en commun quand le train de banlieue arrête au milieu de nulle part pour la 250e fois, quand l'escalier mécanique de la station de métro n'est pas fonctionnel depuis des mois; quand le seul autobus du quartier est encore - toujours! - en retard? Le vent tourne "Mais les choses s'améliorent", assure Normand Parisien, directeur de Transports 2000 Québec et vétéran de la défense des transports en commun qui a connu les heures noires du milieu des années 90 quand des subvention de Québec à la STCUM de l'époque, aboutissaient dans les coffres des services de police. "Ça a pris du temps, poursuit-il, mais on sent que le vent est vraiment en train de tourner, et que ce n'est pas juste des discours. Des fonctionnaires, des élus, même des décideurs d'entreprise qui ne voulaient rien savoir des transports en commun, il y a seulement quelques années, sont maintenant convaincus." En quelques mois, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a annoncé des achats de matériel roulant neuf totalisant plus de 600 millions pour les trains de banlieue de la métropole. Au printemps, le Plan de transport de Montréal a confirmé la volonté de la Ville de Montréal d'investir dans le développement d'un tramway au centre-ville, d'une navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Trudeau, à Dorval, d'un nouveau tronçon de métro d'environ un kilomètre vers l'est, et d'un projet de Bus Rapid Transit (BRT) sur le boulevard Pie-IX, dans l'est de Montréal. À eux seuls, ces projets totalisent autour de 1,5 milliard. À la fin juillet, la Société de transport de Montréal a annoncé - avec quatre ou cinq ans de retard - le lancement d'un appel d'offres international pour 315 voitures de métro neuves pour près de 1,2 milliard. Le Train de l'Est, un projet de plus de 300 millions, pourrait relier le sud de la région de Lanaudière au centre de la métropole en 61 minutes, avant la fin de 2010. Avec un peu d'optimisme, l'un des meilleurs circuits d'autobus express de Montréal pourrait même être enfin rétabli sur le boulevard Pie-IX, dans l'est de la ville, six ans après sa fermeture temporaire, en juin 2002. Patience Mais ces projets sont encore, au mieux, sur une planche à dessin, au pire, dans des plans à long terme, qui ne sont pas pour demain. Quant aux voitures et aux trains neufs, ils ne seront pas livrés avant trois ou quatre ans (voir les autres textes). Cet "embouteillage" des réseaux de transport collectif de Montréal et des banlieues, ne se résorbera donc vraisemblablement pas avant 2011-2012, après les livraisons d'un matériel roulant flambant neuf pour les trains de banlieue et la mise en service des nouvelles rames du métro de Montréal, l'année suivante. Et

ça tombe mal. Parce que sur le réseau routier, ça ne va pas mieux. Les conditions de circulation sont exécrables. En ville comme en banlieue, il y a des petits chantiers partout. Trois ponts (île Charron, Mercier, Galipeault) majeurs, qui donnent accès à l'île de Montréal, sont en reconstruction. Et deux des autoroutes les plus achalandées de la métropole (Ville-Marie et Décarie) sont partiellement fermées, dont une jusqu'à Noël. Sur l'autoroute Décarie en direction sud (A-15 Sud), les délais d'attente de 30 à 45 minutes sont fréquents depuis deux semaines, en raison d'un chantier de remplacement de bassin de rétention, juste au sud des autoroutes Métropolitaine et Côte-de-Liesse. Le trafic refoulé déborde sur les boulevards Décarie et Marcel-Laurin, et de là sur le réseau local de Mont-Royal à la recherche d'échappatoires. Transports Québec a demandé une surveillance policière constante pour prévenir les mouvements d'impatience des conducteurs frustrés. Un peu plus loin, la bretelle de l'A-15 Sud qui mène vers l'autoroute Ville-Marie et le centre-ville de Montréal, est aussi réduite à une seule voie au lieu de deux. Cette restriction a pour but d'éviter des bouchons encore plus monstrueux à l'entrée du centre-ville, parce que Ville-Marie (A-720) est elle-même amputée de deux voies sur quatre, jusqu'à vendredi prochain. La rentrée du trafic métropolitain, en ce lendemain de fête du Travail, sera épique. Elle l'est tout le temps. La patience est recommandée. Quant au rêve, il est permis. La ville "réinventée" du Plan de transport de Montréal est, peut-être, déjà en marche. En attendant, ceux qui ont de bonnes jambes devraient aller à pied ou en vélo.

Publication La Presse

Date 2008-09-02

Pages p. A-6

Select in Zotero zotero://select/library/items/BQK37IZP

Date d'ajout 19/05/2020 à 22:21:51

Modifié le 19/05/2020 à 22:23:18

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Montréal en Bycik ou en Bixi?, Cinq finalistes sont retenus pour le concours visant à trouver un nom pour le vélo en libre service

Type Article de journal

Auteur Jeanne Corriveau

Résumé Invités à trouver un nom pour le vélo en libre service qui fera son apparition à Montréal l'an prochain, les internautes ont été nombreux à faire part de leurs suggestions à la Ville. Des 8800 noms qui ont été proposés dans le cadre d'un concours lancé en juin, cinq ont été sélectionnés. Le nom qui obtiendra la faveur du public sera dévoilé à la fin du mois de septembre. Bixi, Bycik, Montvélo, Villavélo et VéLO2 sont les cinq noms qui ont été retenus par les membres du comité de sélection pour désigner le vélo montréalais. Le choix définitif reviendra au public, qui pourra indiquer sa préférence, par courriel, d'ici le 12 septembre. Le nom qui aura recueilli le plus grand nombre de voix l'emportera. Stationnement de Montréal, qui a été mandaté par la Ville pour mener à bien le projet de vélo en libre service, cherchait un nom francophone facile d'utilisation. Paris a son Vélib', Lyon son Vélo'v, Amiens son Vélam, Rouen son Cy'clic et Barcelone son Bicing. Les suggestions pour le nom du vélo montréalais ont afflué de toutes les régions du Québec et même d'Europe. Le comité de sélection, composé de Michel Philibert, directeur des communications et du marketing à Stationnement de Montréal, du designer Michel Dallaire, qui a conçu le vélo, d'André Lavallée, responsable du transport collectif au comité exécutif de la Ville, et d'un représentant de la firme Morrow communications, responsable de la campagne publicitaire pour le vélo en libre service, a effectué un premier tri avant d'arrêter son choix sur les cinq finalistes. Bixi a attiré l'attention des membres du jury, qui y ont vu une combinaison des mots bicyclette et taxi. De son côté, Bycik, aux accents québécois, «vient nous chercher profondément dans ce que nous sommes», fait valoir Michel Philibert. Il s'apparente d'ailleurs aux Béciks verts, le nom donné au service de vélo-partage implanté il y a deux ans sur le Plateau Mont-Royal. Montvélo, qui évoque la métropole, est sans doute le plus conventionnel des noms proposés, alors que pour apprécier Villavélo («ville à vélo»), il faut s'attarder à l'effet phonétique du terme. Pour sa part, VéLO2 a plu au jury, qui a estimé que la présence du symbole de l'oxygène dans la signature graphique donnait de la fraîcheur et un effet de mouvement à l'appellation. Invité à commenter les noms en lice, Claude Cossette manifeste une nette préférence pour Bycik. «Pour les Québécois, ça fait sympathique. C'est le mot qu'ils ont entendu toute leur vie et qu'ils utilisent encore même si le mot vélo se retrouve de plus en plus souvent dans les conversations, comme le fondateur de la firme Cossette communication et professeur au département d'information et de communication à l'Université Laval. Je trouve vraiment que, sans hésiter, Bycik est le meilleur nom.» Le publicitaire signale toutefois que Bycik ne fera pas l'unanimité: «C'est sûr que Bycik va s'attirer des critiques parce les gens vont dire que c'est

du joul et que ce n'est pas du bon français», dit-il. Il est moins enthousiaste à l'égard de Montvélo et de Villavélo, qu'il qualifie de «vieillots». «Les jeux de mots peuvent être intéressants, mais c'est toujours un peu plus risqué de les utiliser lorsqu'on veut que les gens comprennent», dit-il. À ses yeux, Vélo2 est problématique car sa particularité typographique ne pourra être reproduite aisément. À ce sujet, Michel Philibert reconnaît d'ailleurs que le public pourrait décider de le prononcer simplement «vélo» ou même «vélo-2.» Bixi plaît davantage à M. Cossette, avec ses allures de marque de commerce privée. De son côté, le directeur général de Vélo Québec, Jean-François Pronovost, arrête son choix sur Montvélo qui, dit-il, a l'avantage d'être facile à prononcer en anglais. Stationnement de Montréal dévoilera le nom qui aura obtenu la faveur du public à la fin du mois de septembre, à l'occasion de la présentation du vélo. Rappelons qu'une quarantaine de vélos seront testés cet automne et qu'au printemps prochain, 2400 vélos seront mis en service dans trois arrondissements, soit ceux de Ville-Marie, du Plateau Mont-Royal et de Rosemont-La Petite-Patrie. Les internautes désireux d'inscrire leur vote concernant le nom qu'ils préfèrent peuvent se rendre sur le site Internet du concours (www.trouvemonnom.ca). Stationnement de Montréal n'a pas déterminé combien il en coûtera pour utiliser ces vélos. Il a toutefois été convenu que le vélo en libre service montréalais sera gris «afin de s'intégrer le mieux possible dans le paysage urbain», a-t-on expliqué.

URL <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2813613>

Publication Le Devoir

Date 2008-08-09

Pages p. A-4

Select in Zotero <zotero://select/library/items/GXENZMKW>

Date d'ajout 19/11/2019 à 17:34:24

Modifié le 19/11/2019 à 17:48:20

Marqueurs :

Bixi⁷

Les adieux de Zampino

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé La soirée du conseil municipal, hier soir, devait être marquée par le premier face-à-face entre le maire Gerald Tremblay et le nouveau chef de l'opposition officielle, Benoit Labonté. Le fait marquant a plutôt été l'hommage rendu par le conseil au responsable des finances et président du comité exécutif, Frank Zampino. Les 62 conseillers présents ont longuement applaudi le maire de Saint-Léonard à l'issue de son discours qui soulignait sa dernière présence en tant qu' élu dans cette salle. M. Zampino quittera ses fonctions le 2 juillet, après 22 ans de vie municipale, pour embrasser une carrière dans le secteur financier. Peu avant la séance, le parti du maire Tremblay, Union Montréal, a accueilli un autre conseiller de Vision Montréal en son sein: Richer Dompierre, conseiller de MercierHochelaga-Maisonneuve. Enfin, le premier plan de transport de Montréal a été adopté par le conseil municipal.

Publication La Presse

Date 2008-06-17

Pages p. A-14

Select in Zotero <zotero://select/library/items/LEXNPWLZ>

Date d'ajout 19/05/2020 à 23:29:58

Modifié le 19/05/2020 à 23:32:49

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Plan de transport de Montréal, Le tramway serait de retour en 2013

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Après un an de consultations, l'administration Tremblay-Zampino a adopté, hier, son Plan de transport et va

lancer des études de faisabilité pour que le retour du tramway dans les rues de Montréal se réalise en 2013 avec une première ligne dans le centre-ville. Disparu depuis 1959 de nos rues où il était présent sur 378 km, le tramway est la priorité de Gérald Tremblay qui regrette que le "lobby de l'automobile ait tué le tramway" dans les années 50. Avec un prix de l'essence vertigineux, le maire tombait pile en annonçant l'adoption par le comité exécutif du premier plan de transport de Montréal, un document qui donne une grande place à la stratégie d'implantation d'un réseau de tramway sur 20 km. La Ville lance l'analyse du réseau initial du tramway et les études de faisabilité de la première ligne. Pour ce faire, elle investit un million. L'appel d'offres sera lancé dans quelques jours. Les études couvriront la période 2008-2009. Les plans et devis seront faits en 2010-2012 et la construction en 2011-2013. La première ligne de 6 km sera installée, comme La Presse l'avait annoncé au printemps 2007, dans le Vieux-Montréal. Le tramway du Havre empruntera les rues Berri, De la Commune, Peel et René-Lévesque, traversant le centre des affaires, Griffintown, le Havre de Montréal, le secteur du nouveau CHUM et de l'UQAM et le Quartier des spectacles. Sa réalisation coûtera 260 millions. Même si son financement est encore flou, l'administration pense que les coûts seront assumés par différentes enveloppes. La Ville investira 250 millions supplémentaires par an. Elle compte aussi sur les subsides de Québec et d'Ottawa. S'il faut un système de péages pour financer le tramway, après accord avec les villes de banlieue, il sera mis sur pied. Gérald Tremblay ne croit pas que le débat durera des années. "Il y a un consensus sur la reconnaissance de l'importance du transport en commun donc on bougera rapidement, a-t-il dit. C'est un engagement que je prends au nom de mon administration." Mis à part le tramway, le responsable du transport à la Ville, André Lavallée, veut prolonger la ligne bleue du métro avec cinq nouvelles stations, dont une sur le boulevard Pie-IX, une au coin du boulevard Lacordaire et une (le terminus) à Anjou. La ligne orange sera prolongée au nord, après Côte-Vertu, avec deux stations, dont celle de Bois-Franc, qui fera le lien entre le métro et le train de banlieue. Mais aucune date n'est arrêtée. Autres projets: la navette ferroviaire vers Dorval (2014), l'amélioration du train de banlieue dans l'ouest de l'île, l'installation du train de l'Est (2010), le déploiement du réseau cyclable, l'implantation d'un vaste réseau de voies réservées pour autobus et la mise en oeuvre d'une charte du piéton. Richard Bergeron, chef de Projet Montréal, a critiqué l'annonce d'un "tramway de papier", disant que le maire a présenté "une copie quasi exacte des propositions en transport de Projet Montréal lors de l'élection générale de 2005". Le chef de l'opposition officielle, Benoit Labonté, a comparé Gérald Tremblay à un "père Noël" promettant un "train électrique" sans le livrer à Noël. "J'ai beaucoup de questionnements sur la capacité de réaliser le projet", a déclaré le maire de Ville-Marie qui soutient que le coût de 40 millions par km est sous-estimé. Il souligne que l'Agence métropolitaine de transport avait calculé en 2005 qu'il en coûterait 71 millions par km pour implanter un tramway sur l'avenue du Parc. Benoit Labonté a aussi dit que Gérald Tremblay avait une première fois promis un tramway en 2010 et que l'échéance a maintenant été repoussée de trois ans.

Publication La Presse

Date 2008-06-12

Pages p. A-10

Select in Zotero [zotero://select/library/items/M4QAJNXH](https://zotero.org/select/library/items/M4QAJNXH)

Date d'ajout 19/05/2020 à 23:27:16

Modifié le 19/05/2020 à 23:29:58

Péage routier, Le plan Lavallée soulève plus de doute que d'enthousiasme

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé Le projet de la Ville de Montréal d'établir un système de "péage régional" pour financer les transports en commun, dans la métropole et dans les banlieues, soulève plus de doutes que d'enthousiasme, et ce, même chez certains des plus fidèles alliés de l'administration du maire Gérald Tremblay. Le directeur du Conseil régional de l'environnement de Montréal (CREM), André Porlier, un fervent partisan du Plan de transport de Montréal, qui favorise l'implantation de péages routiers aux portes de la métropole, s'est dit inquiet, jeudi, après avoir appris la création d'une commission ad hoc pour étudier les enjeux des péages routiers avec les villes de banlieue, l'automne prochain. "Pendant ce temps, a-t-il rappelé, de nombreux projets routiers majeurs comme la construction du pont de l'autoroute 25, le prolongement de l'autoroute 30, la construction de l'autoroute Notre-Dame et la reconstruction de l'échangeur Turcot avancent tous sans problème, même s'ils vont nous coûter des milliards de dollars. Il n'y a pas de problèmes d'argent quand ça concerne les routes. En attendant, les projets de transport en commun, eux, n'avancent pas." Jeudi, le responsable de l'aménagement et des transports urbains au comité exécutif de la Ville de Montréal, André Lavallée, a proposé aux villes de banlieue d'implanter un péage routier régional, pouvant générer des revenus estimés entre 400 et 450 millions par année. Les recettes de ces péages devraient servir exclusivement au financement du transport en commun, et seraient partagées entre la métropole et les municipalités voisines, selon une formule qui reste à définir. Pour Montréal, ces péages représenteraient des revenus de 200 à 225 millions par année, qui seraient versés à un fonds destiné à financer

les nombreux projets majeurs prévus au plan de transport de Montréal. La version définitive de ce plan de transport doit être entérinée dans moins de deux semaines par le conseil municipal. Chargé de projet au CREM, Daniel Bouchard trouve aussi paradoxal qu'un aspect aussi important du plan de transport, soit celui du financement, se trouve ainsi abandonné aux mains des banlieues. Si les élus et résidents des villes du 450 rejettent massivement le projet de péage régional, tout le plan de transport adopté par l'administration Tremblay pourrait être compromis, faute de ressources pour le mettre en oeuvre. Cette situation, dit-il, pourrait mettre Montréal dans une position semblable à celle du maire de New York, Michael Bloomberg, qui a vu son plan de péage mis en échec par l'Assemblée législative de l'État de New York, il y a deux mois. Le 7 avril dernier, ce plan de péage, qui prévoyait imposer un tarif de 8\$ par jour aux automobilistes accédant au centre de Manhattan - à la manière des péages du centre-ville de Londres -, a été rejeté par les législateurs d'Albany, sous la pression de maires et de représentants des arrondissements de Brooklyn et de Queens, et des villes de la banlieue new-yorkaise. Pour sa part, le PDG de l'Association du camionnage du Québec (ACQ), M. Marc Cadieux, a dénoncé les projets de Montréal en insistant sur le fait que les péages routiers "représentent une sorte de barrière économique derrière laquelle la métropole va s'isoler du reste du Québec. Si on instaure les péages, tout ce qu'on livre dans l'île va coûter plus cher. Ça va des marchandises livrées aux magasins jusqu'aux denrées alimentaires qu'on transporte aux marchés ou aux restaurants". "L'industrie du camionnage ne s'oppose pas automatiquement à toutes les formes de péage, a-t-il souligné. Quand on parle de l'autoroute 30, sur la Rive-Sud, par exemple, nous ne sommes pas contre le péage, si c'est la seule façon de financer le projet. La 30 va améliorer la fluidité de la circulation parce qu'elle permettra d'éviter la congestion de Montréal. Les économies de temps, de carburant et de main-d'oeuvre devraient être suffisantes pour compenser le coût du péage." Toutefois, en ce qui concerne l'accès à l'île de Montréal, M. Cadieux ne croit pas que les investissements prévus dans les infrastructures de transport en commun auront un impact suffisant sur la congestion routière pour alléger les frais de livraison des transporteurs. Selon lui, les transporteurs seront contraints de refiler le coût du péage à leurs clients, qui vont à leur tour le repasser aux consommateurs montréalais. "J'espère que la commission annoncée par la Ville va en tenir compte dans ses études", a conclu le permanent de l'ACQ

Publication La Presse

Date 2008-06-07

Pages p. A-20

Select in Zotero <zotero://select/library/items/RJ4Z9B66>

Date d'ajout 19/05/2020 à 22:15:13

Modifié le 19/05/2020 à 22:18:39

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

"Commission spéciale" sur les péages routiers, Montréal veut partager avec les banlieues

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé La Ville de Montréal propose aux villes de banlieue d'instaurer un "péage régional" qui pourrait générer des revenus de 450 millions de dollars par année, et dont les fruits seraient partagés entre la métropole et les municipalités voisines pour financer le développement des transports en commun. Dans un discours prononcé hier devant plus de 400 professionnels et gens d'affaires de la métropole, le responsable de l'aménagement urbain et des transports collectifs au comité exécutif de Montréal, André Lavallée, a annoncé la création d'une "commission spéciale" de consultation afin d'ouvrir le dialogue avec les villes de banlieue sur l'instauration de ce péage routier. La commission, qui tiendrait des forums, commanderait des études ciblées et inviterait des experts à débattre des enjeux du péage, pourrait commencer ses travaux dès l'automne prochain. M. Lavallée n'a pas précisé hier, comment, ni à quels endroits, serait prélevé ce péage régional, mais il a indiqué à titre d'hypothèse que son coût pourrait équivaloir au prix d'un ticket d'autobus au tarif régulier, soit environ 2,75\$ par passage (ou 5,50\$ pour l'aller-retour quotidien entre la maison et le bureau). Les fonds prélevés par ces péages routiers serviraient exclusivement au financement des transports en commun à Montréal et en banlieue. Il permettrait aussi la réalisation de nombreux grands projets d'envergure régionale, comme l'aménagement d'un train léger dans l'axe du pont Champlain entre Montréal et la Rive-Sud, ou la construction d'un deuxième tronçon du métro, à Laval. Selon M. Lavallée, le système proposé pourrait générer environ 225 millions de revenus pour Montréal, et entre 40 et 50 millions pour chacune des villes de Longueuil et Laval. Ce projet de péage routier métropolitain figurera au coeur des propositions présentées par l'administration du maire Gérald Tremblay pour financer la mise en oeuvre du Plan de transport de Montréal, dont la version finale sera approuvée par le conseil municipal dans deux semaines. Grands projets d'infrastructures Le plan prévoit la

réalisation de plusieurs grands projets d'infrastructures (métro, train de banlieue, tramway, etc.) et l'implantation d'une longue série d'autres mesures, pour réduire les nuisances de la circulation automobile et augmenter l'utilisation des transports en commun dans l'île de Montréal. La réalisation de tous les projets inscrits au plan, en préparation depuis 2005, nécessitera des investissements estimés à 5 milliards pour les 10 prochaines années, et 8 milliards au total sur une période de 20 ans. Certaines des mesures prévues au Plan sont déjà mises en oeuvre, a souligné M. Lavallée. Le réseau des pistes et des bandes cyclables de Montréal comptera 100 kilomètres de plus, avant la fin de 2008. L'administration Tremblay-Zampino a récemment obtenu un accord de principe de Québec pour la création d'une voie réservée aux autobus sur le boulevard Pie-IX, dans l'est de Montréal, où l'achalandage pourrait atteindre 60 000 usagers par jour. Des campagnes sont aussi en cours dans certains arrondissements pour améliorer la sécurité des traverses piétonnières, notamment près des écoles. M. Lavallée a toutefois rappelé que la réalisation des projets prévus à ce Plan entraînera des investissements additionnels d'environ 250 millions par année pour Montréal. Or, malgré les subventions provenant du Fonds vert et les montants prévus dans la Politique québécoise de développement des transports collectifs adoptée récemment par Québec, Montréal ne disposera pas des sommes nécessaires pour réaliser ses projets. Les appels répétés de l'administration Tremblay-Zampino vers Ottawa et Québec étant restés sans réponse jusqu'à présent, la Ville de Montréal ne fait plus mystère, depuis un an, de son intérêt pour la mise en place d'un péage routier, pour financer ces projets de transports collectifs. Le maire de Longueuil, Claude Gladu, a réagi prudemment hier à la proposition présentée par le parrain du nouveau plan de transport de Montréal, dont l'adoption finale est prévue les 16 et 19 juin au conseil municipal et au conseil d'agglomération de Montréal. "Nous allons participer au débat, a affirmé hier M. Gladu, mais à première vue, je ne suis pas favorable à un péage à l'entrée des ponts de Montréal. Nous allons en discuter avec Montréal et Laval, mais je préférerais d'autres solutions que le péage." À Laval, en l'absence du maire Gilles Vaillancourt qui se trouvait à l'étranger, l'attachée de presse de la mairie, Amélie Cliche, a déclaré que la municipalité commentera cette proposition lorsque le plan de transport de Montréal sera rendu public, la semaine prochaine. Encadré(s) : LES PROJETS PRIORITAIRES DU PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL Aménagement d'une boucle de tramway au centre-ville de Montréal > Prolongement de la ligne 5 (bleue) du métro vers l'est, puis vers l'ouest > Mise en service d'une navette ferroviaire entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville > Amélioration des services de la Société de transport de Montréal > Mise en service du train de banlieue Mascouche-Repentigny-Montréal > Implantation de nombreuses voies réservées aux autobus et au covoiturage > Déploiement du réseau cyclable de Montréal > Mise en oeuvre de la Charte du piéton et adoption de mesures de sécurité sur la voie publique. Illustration(s) : photo Robert Mailloux, La Presse André Lavallée, responsable de l'aménagement urbain et des transports collectifs au comité exécutif de Montréal, a indiqué à titre d'hypothèse que le coût du péage régional pourrait équivaloir au prix d'un ticket d'autobus au tarif régulier, soit environ 2,75\$ par passage (ou 5,50\$ pour l'aller-retour quotidien entre la maison et le bureau).

Publication La Presse

Date 2008-06-06

Pages p. A-9

Select in Zotero <zotero://select/library/items/68YEMWF3>

Date d'ajout 19/05/2020 à 22:01:46

Modifié le 19/05/2020 à 22:04:03

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Notes :



André Lavallée, responsable de l'aménagement urbain et des transports collectifs au comité exécutif de Montréal, a indiqué à titre d'exemple que le coût du péage régional pourrait équivaut au prix d'un ticket d'autobus au tarif régulier, soit environ 2,75 \$ par passage (ou 5,50 \$ pour l'aller-retour quotidien entre la maison et le bureau).

Éditorial - Où est le design?

Type Article de journal

Auteur Nathalie Collard

Résumé Gros, gris et laids. Ce sont les trois mots qui décrivent le mieux les nouveaux supports à vélos installés un peu partout dans l'arrondissement de Ville-Marie. On en trouve par exemple face à l'édifice de la Banque Nationale, place d'Armes, rue Saint-Paul, à l'angle de la rue Saint-Sulpice (notre photo) ainsi qu'à l'angle des rues Sainte-Catherine et Labelle. Au total, l'arrondissement en installera 119, au coût total de 80 000\$. Le problème, c'est que ces supports à vélos sont affreux. Leur laideur est d'autant plus frappante dans le Vieux-Montréal, un environnement où les rues étroites et les édifices patrimoniaux forment un véritable écrin. On se serait attendu à un objet utilitaire au design plus recherché, en harmonie avec son environnement. On se retrouve avec ces affreuses structures grises sans aucune originalité. Il est pourtant possible de concevoir un mobilier urbain à la fois utilitaire et design. La preuve: à quelques mètres du Vieux-Montréal, dans le Quartier international qui, soit dit en passant, fait partie du même arrondissement, on trouve un mobilier urbain sobre et chic signé Michel Dallaire, le designer industriel québécois de renommée internationale. C'est d'ailleurs à lui que Stationnement de Montréal a confié le design des supports à vélos fixés aux tiges des panonceaux sur lesquels sont inscrits les numéros de stationnement de rue. Et c'est ce même designer qui travaille actuellement sur le modèle de vélo libre-service qui sera proposé dans l'île de Montréal l'an prochain. Pourquoi ne pas avoir fait appel à ses services une fois de plus? Ou à ceux d'un autre designer reconnu? La Ville de Montréal se targue d'être une ville de design. Même l'UNESCO lui a attribué ce titre. Pourtant, Montréal n'a pas le "réflexe design". Si elle l'avait eu, elle aurait proposé un choix de quelques modèles, harmonisés, à chacun de ses arrondissements. À l'heure actuelle, chaque arrondissement peut installer le support de son choix sans que la Ville n'ait son mot à dire. Résultat: un beau bordel visuel. Montréal s'est doté d'un bureau de design pour veiller à ce genre de détails. Où est-il quand on a besoin de lui?

URL <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2208126>

Publication La Presse

Date 2008-05-27

Pages p. A-22

Select in Zotero zotero://select/library/items/EP8T5E52

Date d'ajout 19/11/2019 à 17:25:46

Modifié le 19/11/2019 à 17:48:07

Marqueurs :

Bixi⁷, Dallaire, Design³

La dernière promesse de Frank Zampino, Pas de hausse des taxes municipales en 2009, prévoit le grand argentier de la Ville, qui tire sa révérence en juillet

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Frank Zampino quitte son poste de grand argentier de la Ville le 2 juillet, mais il a déjà bien avancé la préparation du prochain budget de Montréal. Résultat, il a assuré le maire Gérald Tremblay qu'il n'y aura pas de hausse générale des taxes municipales en 2009, a appris La Presse. Voilà en quelque sorte le legs du président du comité exécutif aux contribuables montréalais et au maire: respecter l'engagement de 2005 du candidat Gérald Tremblay à la mairie, soit de ne pas alourdir le fardeau des contribuables. D'ici le 2 juillet, Frank Zampino espère que la Ville et le gouvernement de Jean Charest parviendront à signer une entente reconnaissant financièrement le statut de Montréal en tant que métropole. Mais quoi qu'il en soit, il poursuit la rationalisation (RASOP) qui consiste depuis 2006 à couper 300 millions et 1000 postes, dont 250 cadres, en trois ans. Il garantit en même temps un compte de taxes gelé. "On réalise dans le budget 2008 le 200e million et tout est en ordre pour 2009 afin de réaliser la troisième partie, dit-il en entrevue. Pour le budget 2009, qui est déjà quand même assez avancé et sécurisé, je suis en mesure d'assurer au maire de Montréal que l'administration va pouvoir respecter son engagement vis-à-vis du gel du fardeau fiscal général." La réorganisation financière et fiscale de la Ville de Montréal est la plus grande fierté de Frank Zampino. "En 2001, l'état des finances était précaire, dit-il. On adoptait des budgets virtuels, on vendait des actifs pour équilibrer le budget. On a mis fin à ces pratiques. Et pour pouvoir réclamer de nouveaux revenus, on s'est attaché à mettre de l'ordre dans nos finances." Frank Zampino affirme que la décision d'assainir les finances publiques permet aussi de réaliser de grands projets. Et il cite le Quartier des spectacles, Montréal 2025, l'opération Solidarité 5000 logements et le Plan de transport. Des projets qui seront toutefois réalisés sans lui. "Je vais suivre le tout comme citoyen et ce sera un plaisir pour moi de voir M. Tremblay et son équipe les réaliser, car M. Tremblay sera le prochain maire de Montréal pour un troisième mandat consécutif, dit-il. Tout est en place pour mener cette équipe à une victoire. Gérald Tremblay est une personne qui rassemble, avec de grandes valeurs humaines, extrêmement compétent et qui a la passion pour Montréal." Du coup, Frank Zampino dément formellement les rumeurs de mésententes entre lui et Gérald Tremblay. "Je suis obligé de vous dire en toute sincérité qu'il n'y a jamais eu une seule minute une divergence entre moi et Gérald Tremblay, dit-il. Nous avons travaillé ensemble les sept dernières années en excellente complicité. Il y a une bonne chimie entre nous. Je n'ai jamais regretté une seule minute de m'être engagé à ses côtés. Nous sommes capables de débattre de différentes opinions, mais on finissait toujours par s'entendre sur les grands dossiers." M. Zampino dit que les rumeurs ont surtout circulé avant le départ de Benoit Labonté, en septembre 2007. "Il y avait beaucoup de bisbille dans le temps, dit le maire de Saint-Léonard. On disait que M. Labonté était en chicane avec M. Zampino. On me prêtait l'ambition de devenir maire de Montréal. Ce n'est pas du tout le cas. J'ai eu des discussions sur mon avenir avec le maire, mais j'ai toujours sollicité le maire Tremblay pour qu'il s'engage à obtenir un autre mandat."

Publication La Presse

Date 2008-05-26

Pages p. A-1

Select in Zotero <zotero://select/library/items/UUH9CJZT>

Date d'ajout 19/05/2020 à 23:24:24

Modifié le 19/05/2020 à 23:25:24

LA VILLE EST VÉLO, Du vélo sur 100 kilomètres de plus

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Plus que jamais, Montréal est la capitale du vélo en Amérique: 100 km de pistes cyclables, de bandes cyclables et de chaussées désignées sont sur la planche à dessin des services de la métropole afin d'être réalisés cette année, a appris La Presse. Il s'agit d'une opération chirurgicale majeure des artères de la métropole quand on sait que ça a pris 30 ans pour créer les 400 km actuels de voies cyclables de Montréal. À titre de comparaison, la Ville avait aménagé, l'an dernier seulement, 18 nouveaux kilomètres de voies cyclables tandis que 20 km avaient été réparés et 5,5 km réaménagés. Il faut dire que le conseiller municipal André Lavallée, maire de l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie et responsable du Transport collectif et de l'Aménagement urbain à la Ville, veut respecter son engagement de doubler le réseau cyclable en sept ans. Cet engagement a été pris dans la première ébauche de son Plan de transport l'an dernier. L'objectif est d'atteindre 800 km de voies cyclables en 2014. Ainsi, parmi les pistes qui seront créées cette année, notons un lien important rue

Saint-Zotique, entre Rosemont-La Petite-Patrie et Anjou, via Saint-Léonard 1. Une autre piste sera créée au nord du mont Royal, entre le chemin de la Côte-des-Neiges et l'avenue du Parc, à travers Outremont 2. Par ailleurs, pour faire en sorte que le lien soit effectif avec Côte-des-Neiges, Lachine, LaSalle et même le fleuve Saint-Laurent, la piste située sur De Maisonneuve sera prolongée vers l'ouest 3. En ce qui concerne les bandes cyclables établies à même la chaussée avec une signalisation peinte sur l'asphalte, un aménagement sera réalisé rue Viau, entre le boulevard Rosemont et la rue Notre-Dame Est, un autre rue Hutchison 4, entre la rue Milton et l'avenue des Pins Ouest 5 et un troisième rue Sainte-Famille, entre la rue Prince-Arthur Ouest et l'avenue des Pins Ouest 6. Plusieurs chaussées désignées, soit des rues reconnues comme voies cyclables que les vélos et les autos se partagent, seront aussi créées. Une des plus attendues sera celle qui fera le pourtour de l'île Bizard et qu'on pourra emprunter à partir de la passerelle construite à côté du pont menant à l'île 7. Cette voie deviendra un site de randonnée cycliste très apprécié des amateurs, d'autant que la Ville va aussi "boucler la boucle" du tour de l'île dans sa partie ouest, attendue comme Ulysse par Pénélope sur la pointe extrême de l'île de Montréal 8. Non seulement des voies cyclables seront créées, mais, à la demande de nombreux férus de la "petite reine", il y aura aussi des connexions et des liens entre les pistes déjà existantes. Ainsi, le tronçon manquant rue Rachel, entre les avenues Des Érables et Émile-Duployé, dans le secteur du parc La Fontaine, réclamé à cor et à cri depuis des années, sera réalisé 9. De même, la voie cyclable de la rue Saint-Urbain sera achevée au sud de la rue Milton jusqu'au boulevard de Maisonneuve, tout comme la rue Villeneuve, entre la rue Saint-Urbain et le chemin de la Côte-Sainte-Catherine. Le Plateau-Mont-Royal prévoit aussi prolonger la piste qui emprunte l'intersection Du Parc-Des Pins et longe l'avenue du Parc dans le parc Jeanne-Mance jusqu'à l'avenue du Mont-Royal Ouest pour se raccorder au réseau de l'avenue de l'Esplanade et de la rue Clark. Et des travaux seront aussi bienvenus sur la piste cyclable de la rue Christophe-Colomb entre la rue Saint-Grégoire et la voie du Canadien Pacifique. Actuellement, des discussions techniques ont lieu à la ville centre sur la planification de cette expansion entre ses services et ceux des arrondissements et également en lien avec le gouvernement du Québec. Très bientôt, la Ville et la ministre des Transports du Québec, Julie Boulet, annonceront un investissement qui permettra de soutenir l'expansion du réseau cyclable montréalais. Le gouvernement du Québec veut en effet donner... un coup de guidon à sa politique verte et notamment à la croissance de l'activité cycliste en attendant de prendre des initiatives pour décourager l'utilisation des véhicules à moteur. La Ville de Montréal a, par ailleurs, toujours pour objectif d'implanter un système de vélos en libre service au printemps 2009. Comme en Europe, les usagers pourront, en différents endroits, emprunter un vélo à un coût modique et pour une durée prédéterminée.

Publication La Presse

Date 2008-05-24

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/BI23C9CC>

Date d'ajout 19/05/2020 à 23:20:56

Modifié le 19/05/2020 à 23:24:16

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

La rue Saint-Paul reste ouverte aux automobiles

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Bien des Montréalais y ont cru pendant l'hiver, mais finalement la rue Saint-Paul ne sera pas piétonne cet été, même dans le cadre d'un projet-pilote. Le maire de l'arrondissement de Ville-Marie, Benoit Labonté, a annoncé, hier, la création d'un comité de concertation pour "mieux étudier les impacts et bonifier les propositions" de modernisation du Vieux-Montréal faites par la ville centre. M. Labonté, en désaccord avec le maire Gérald Tremblay en ce qui a trait au contrôle politique de Ville-Marie, a dit en conférence de presse que la décision n'a rien de politique. "Nous sommes d'accord avec le principe des mesures annoncées par la ville centre, mais on veut que les choses soient faites correctement", a-t-il dit. La ville centre a proposé un plan de transport adapté au Vieux-Montréal pour y améliorer la qualité de vie et l'aspect extérieur, le Vieux-Montréal étant un quartier qui pourrait être plus et mieux fréquenté par les touristes tout en étant plus agréable avec une cure de rajeunissement. Du coup, le plan prévoit notamment de rendre la rue Saint-Paul aux piétons, d'implanter un service d'autobus efficace avec une voie réservée dans la rue de la Commune et d'implanter une signalisation dynamique pour que les automobilistes trouvent plus facilement des stationnements. Mise à part cette dernière mesure que Benoit Labonté veut voir implantée dès cet été, pour tout le reste, il a mandaté un comité de concertation, composé de représentants de l'arrondissement, de commerçants, de résidents et de fonctionnaires de la ville centre, pour étudier l'ensemble du plan et remettre un rapport en septembre. Au cours d'une récente

consultation publique au Marché Bonsecours, l'idée d'un projet-pilote de convertir la rue Saint-Paul en rue piétonnière dès cet été était partagée par plusieurs participants, notamment Jean-Marc Lavoie, du bar Les Deux Pierrots, et Ginette Major, présidente de l'Association des résidents du Vieux-Montréal. Mais M. Labonté n'en veut pas. "Même un projet-pilote doit être fait correctement, dit-il. Ces projets de piétonnisation ne font pas partie de notre culture et doivent être bien développés pour assurer leur succès." L'initiateur du projet à la ville centre, André Lavallée, responsable du Transport à la Ville et maire de Rosemont-La Petite Patrie, n'est pas très heureux de ce report. "Je ne comprends pas le recul de M. Labonté, dit-il à La Presse. Depuis un mois et demi, on est déjà en consultation avec les associations. Les gens nous disent que ça nous prend toujours 20 ans pour faire avancer des choses, qu'à la Ville, il n'y a jamais personne qui ne décide rien. Ça m'apparaît être un agenda politique pour M. Labonté." André Lavallée pense que le maire Labonté veut retarder le projet afin qu'il en bénéficie juste avant les élections municipales de 2009 pour lesquelles il sera le candidat de Vision Montréal à la mairie. M. Lavallée dit qu'il va quand même essayer d'agir pour que cela se réalise le plus tôt possible. "Je ne veux pas qu'on fasse de la guéguerre, dit-il. Mais on va remettre ça sur la table. M. Labonté a le pouvoir d'être tatillon et je ne comprends pas son attitude. Pour la rue Sainte-Catherine qui est une artère qui dépend de la ville centre, on n'a jamais été consultés, mais on le laisse faire puisque c'est au bénéfice de tout le monde. Quand on parle d'audace, il faut prendre les occasions d'en faire la démonstration."

Publication La Presse
Date 2008-04-26
Pages p. A-16
Select in Zotero zotero://select/library/items/Y3QS7E96
Date d'ajout 19/05/2020 à 23:18:54
Modifié le 19/05/2020 à 23:20:56

Patience, les cyclistes !, Les pistes cyclables de Montréal ne seront pas inaugurées avant au moins deux semaines

Type Article de journal
Auteur Sara Champagne
Résumé Les pistes cyclables de Montréal ne seront pas inaugurées avant au moins deux semaines Champagne, Sara page a4 L'hiver coriace force l'administration Tremblay à briser une tradition instaurée il y a trois ans. Au lieu d'ouvrir le 1er avril, les pistes cyclables de Montréal ne seront pas inaugurées officiellement avant au moins deux semaines, sinon plus. En attendant, il est quand même possible de rouler sur le réseau, mais des amoncellements de neige et des plaques de glace rendent la pratique hasardeuse à plusieurs endroits. La Ville de Montréal espère que les deux prochaines semaines suffiront aux arrondissements pour compléter le nettoyage, le marquage et le balisage nécessaires à la sécurité des cyclistes. Ouverte au printemps dernier, une portion de la nouvelle piste cyclable du boulevard De Maisonneuve, là où une fissure souterraine a été découverte, devra par ailleurs être fermée à partir de juin, pour tout l'été. Cette piste de 4 kilomètres a été construite au coût de 3,5 millions de dollars, et se veut "le miroir du cyclisme au centre-ville", explique le responsable du transport au comité exécutif de la Ville, André Lavallée. D'ici quelques semaines, M. Lavallée entend annoncer l'ouverture prochaine de nouveaux kilomètres cyclables à Montréal. Présentement, le réseau compte 400 kilomètres et l'objectif de l'administration et de le faire doubler d'ici 5 ans, pour qu'il comporte 800 kilomètres. Un investissement projeté de 30 millions. Montréal planche aussi sur l'implantation d'un système de vélo libre-service, mis sur pied d'ici l'automne, par la société Stationnement Montréal. "C'est un objectif ambitieux, admet M. Lavallée, qui n'a pas voulu dévoiler le nombre de nouveaux kilomètres projetés cette année. Nous avons un retard à rattraper qui datait des années 90, époque de l'ancienne administration municipale, mais le vélo est en train de reconquérir la première place des grandes villes nord-américaines. Il faudra aussi poursuivre la mise aux normes du réseau, comme par exemple au parc La Fontaine ou au Jardin botanique." L'organisme Vélo Québec, qui pousse la machine politique depuis plus de 20 ans pour étendre le réseau montréalais, estime que l'équipe du maire Gerald Tremblay est "sur une bonne lancée, et qu'elle a à coeur le développement cyclable." Mais du même souffle, Patrick Howe, porte-parole de Vélo Québec, fait remarquer que pour atteindre l'objectif, une moyenne de 50 nouveaux kilomètres devront être aménagés chaque année, d'ici 2012. "La barre est placée haut pour l'administration municipale, dit M. Howe. Nos attentes sont grandes. On va attendre les annonces avant de commenter la performance, mais il est clair qu'il faut développer les grands axes utilitaires nord-sud. Il faudrait aussi achever le tronçon de la rue de la Commune, dans le Vieux-Montréal, et celui du parc Jeanne-Mance."

URL <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2207789>
Publication La Presse
Date 2008-04-02
Pages p. A-4

Select in Zotero zotero://select/library/items/JQ99GXUK

Date d'ajout 19/11/2019 à 16:44:48

Modifié le 19/11/2019 à 17:47:24

Marqueurs :

Bixi⁷

Montréal veut la rue Saint-Paul partiellement piétonnière dès cet été Mais le maire Labonté fait obstruction

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé La rue Saint-Paul piétonne dès cet été? Une autre chicane entre les autorités de la Ville de Montréal et le maire de Ville-Marie, Benoît Labonté, pourrait retarder la transformation du Vieux-Montréal en une zone où la circulation automobile sera plus fluide et la promenade des piétons et des visiteurs plus agréable. La Ville a présenté hier matin un plan ambitieux pour ce quartier historique afin que la circulation des véhicules y soit améliorée, que l'activité commerciale y soit plus intense et qu'il soit plus convivial pour les résidents et les 13 millions de touristes qui le fréquentent chaque année. Mais sera-t-il appliqué dès cet été? Pas sûr. Non seulement, ça prend un consensus local rapide, mais le maire Labonté refuse de se faire imposer ce plan sans son consentement et sa façon de voir les choses. La ville centre veut donner une plus grande place aux transports actifs, soit la marche, le vélo et les transports en commun. On le sait depuis la présentation du Plan de transport, l'an dernier. La Presse avait révélé mercredi que Monsieur Transport à la Ville, le conseiller municipal André Lavallée, allait annoncer que la rue Saint-Paul sera partiellement réservée aux piétons. C'est ce qu'il a fait, hier: il a dit qu'elle sera piétonnière cet été, du 15 juin au 15 septembre, de 11h à 6h. Mais André Lavallée a précisé que rendre piétonnière cette rue doit être fait dans un plan plus large. Il a rappelé que, déjà en 1671, soit il y a 337 ans, la jeune petite cité avait un problème de congestion dans la rue Saint-Paul à cause du marché! Les autorités de l'époque avaient essayé d'envoyer le "trafic lourd" vers ce qui était alors le centre-ville soit... la rue Notre-Dame. Le plan prévoit donc de créer un circuit d'autobus permanent de la Société de transport de Montréal reliant le Vieux-Montréal au centre-ville via la rue Peel, le boulevard René-Lévesque et la station de métro Berri-UQAM, en lieu et place du futur réseau de tramway prévu sur cette ligne. Des voies réservées pour ces autobus sont prévues pour permettre une circulation rapide. La venue d'autobus touristiques sera encadrée en leur assignant des zones de stationnement spécifiques. Des panneaux de signalisation seront ajoutés pour indiquer aux automobilistes les 8000 places où ils pourront se garer. Mais la Ville doit travailler sur ce projet avec l'arrondissement où le maire Labonté (Vision Montréal) n'est pas en odeur de sainteté depuis qu'il a quitté le parti du maire Tremblay. Du côté de la ville centre, les fonctionnaires Céline Topp et Gilles Morel ont assuré hier que tout se fait toutefois de façon coordonnée. Une rencontre a même eu lieu jeudi matin sur le sujet, assurent-ils. Mais Benoît Labonté voit le tout d'un autre oeil. "C'est un projet improvisé et mal ficelé, a-t-il dit à La Presse hier après-midi. On aurait dû consulter les gens avant et prendre la décision après. Je peux vous annoncer que l'arrondissement organisera ses propres consultations publiques sur le sujet." Cette mésentente entre la ville centre et le maire Labonté est d'autant plus grave pour l'application rapide du plan que des commerçants du quartier, venus assister à la présentation de ce plan, sont plutôt sceptiques. Contrairement à leurs collègues européens, très friands des retombées commerciales des rues réservées aux piétons, les commerçants montréalais sont rarement spontanément en faveur. Il faut dire que dans le Vieux-Montréal, ils veulent s'assurer que le plan sera efficace. Du coup, André Lavallée leur a promis, hier, de les impliquer, comme il l'a fait au marché Jean-Talon, dans l'arrondissement où il est maire. "Notre conviction, c'est qu'avec mon plan, on va améliorer la situation dans le Vieux-Montréal et tout le monde en bénéficiera, a-t-il dit. Ça fait 30 ans qu'on en parle. Quand l'été, ça ne circule pas dans la rue Saint-Paul, ce n'est pas à l'avantage des gens qui y vivent, des gens qui visitent le quartier, des commerçants ni à l'avantage des pompiers au cas où ils devraient intervenir rapidement." Mais si M. Lavallée veut appliquer rapidement son plan, le maire Labonté fait valoir ses prérogatives et veut adopter sa propre vitesse de circulation... des idées.

Publication La Presse

Date 2008-03-15

Pages p. A-27

Select in Zotero zotero://select/library/items/QVFWETIV

Date d'ajout 21/04/2020 à 12:54:33

Modifié le 21/04/2020 à 13:37:00

Complexe de trois bâtiments comprenant 335 appartements Un nouveau projet près du métro Rosemont

Type Article de journal

Auteur Danielle Bonneau

Résumé Le terrain longeant la rue Saint-Hubert, entre le boulevard Rosemont et la rue des Carrières, sur le site des anciens ateliers municipaux Rosemont, sera vendu à Conceptions Rachel-Julien. C'est la proposition de ce promoteur immobilier, conçue en collaboration avec le Groupe Cardinal Hardy, qui a été retenue. Trois immeubles, comprenant 335 appartements en copropriété, seront construits sur le site au cours des prochaines années. "Ce projet va aider à restructurer tout le secteur à côté de la station de métro Rosemont, souligne avec satisfaction André Lavallée, maire de l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie. Il s'ajoute aux deux projets en préparation de la coopérative d'habitation Le Coteau Vert et de l'organisme à but non lucratif Un toit pour tous, qui seront construits à l'intérieur du même quadrilatère." Sept promoteurs ont répondu à l'appel de propositions, lancé en octobre dernier par la Ville de Montréal. Propriétaire du terrain, la municipalité ne se contentait pas de le vendre au plus offrant. Elle a aussi établi certains critères pour inciter les constructeurs à soumettre des projets de qualité. Des points ont ainsi été accordés au concept d'aménagement et à l'architecture des sept projets, de même qu'à l'attention portée au développement durable et à l'accessibilité universelle. Les projets devaient être certifiés Novoclimat. Une certaine proportion des logements devaient par ailleurs s'adresser aux familles et être vendus à prix abordables. Le projet de Conceptions Rachel-Julien, qui n'a pas encore de nom officiel, comptera ainsi 39 logements de trois chambres et 76 logements de deux chambres. Plus de 50 d'entre eux coûteront moins de 235 000\$ (taxes incluses), afin que de futurs copropriétaires puissent profiter du programme municipal d'accession à la propriété. "Nous sommes très fiers", indique Denis Robitaille, président de Conceptions Rachel-Julien, spécialisé dans la conversion d'immeubles patrimoniaux et la construction de logements en milieu urbain. Parmi ses réalisations figurent entre autres Les Condos de la gare, Le NOVO et la Place Delacroix. Ce qui l'a poussé à participer? La situation géographique du terrain. Le complexe sera en effet à proximité d'une station de métro, d'une piste cyclable, de la Plaza Saint-Hubert et d'un parc. Il sera aussi à côté d'un centre civique et d'une bibliothèque, qui seront aménagés dans le bâtiment sis au 700, boulevard Rosemont. "Il y a une façon urbaine de vivre qui se développe de plus en plus, constate M. Robitaille, qui vit à Montréal et va travailler l'été en vélo. Le projet s'inscrit dans cette logique. Un des bâtiments abritera par exemple une garderie, pour faciliter la vie des familles qui veulent vivre en ville. Il y aura quelques commerces au rez-de-chaussée d'un des immeubles, comme une fruiterie et une boulangerie, pour simplifier la vie des copropriétaires, qui n'auront pas à prendre leur voiture tout le temps. Il y aura de l'espace pour les vélos dans le stationnement intérieur, mais aussi au niveau de la rue. Six places de stationnement seront aussi réservées au service de partage de voitures, Communauto." Le complexe sera formé de trois bâtiments en forme de L ou de U, qui s'imbriqueront les uns dans les autres. Le premier à être construit comptera huit étages et s'élèvera un peu en retrait, le long du boulevard Rosemont, à l'intersection de la rue Saint-Hubert. Un petit parc sera en effet aménagé juste en avant, sur le boulevard Rosemont. Trois ou quatre commerces occuperont le rez-de-chaussée. L'immeuble comptera 98 appartements en copropriété. "Le terrain est long et étroit, explique l'architecte Roch Cayouette, responsable du projet au sein du Groupe Cardinal Hardy. Les immeubles seront décalés, ne formant pas une ligne droite, pour briser la monotonie et créer des jardins de part et d'autre des bâtiments." La plupart des grands logements destinés aux familles seront construits dans les deux phases ultérieures. Chacun des appartements au rez-de-chaussée aura son entrée privée, au niveau de la rue. Il y aura aussi quelques logements répartis sur deux étages. Au nombre des initiatives vertes, notons qu'une partie des eaux de pluie sera récupérée et réutilisée pour alimenter les toilettes et irriguer les jardins. Des espaces seront aussi prévus dans les cuisines pour conserver les sacs de recyclage. Le promoteur espère mettre en vente les unités de la première phase dès mai ou juin. Il souhaite commencer la construction à l'automne.

Illustration(s) : ILLUSTRATION FOURNIE PAR LE GROUPE CARDINAL HARDY Le projet de Conceptions Rachel-Julien, conçu en collaboration avec le Groupe Cardinal Hardy, sera construit sur le terrain longeant la rue Saint-Hubert, entre le boulevard Rosemont et la rue des Carrières.

Publication La Presse

Date 2008-03-15

Pages p. Mon toit 8

Select in Zotero <zotero://select/library/items/MXY6JBTC>

Date d'ajout 21/04/2020 à 21:09:43

Modifié le 21/04/2020 à 21:14:57

Montréal veut la rue Saint-Paul partiellement piétonnière dès cet été, Mais le maire Labonté fait obstruction

Type Article de journal
Auteur Éric Clément
Résumé La rue Saint-Paul piétonne dès cet été? Une autre chicane entre les autorités de la Ville de Montréal et le maire de Ville-Marie, Benoît Labonté, pourrait retarder la transformation du Vieux-Montréal en une zone où la circulation automobile sera plus fluide et la promenade des piétons et des visiteurs plus agréable. La Ville a présenté hier matin un plan ambitieux pour ce quartier historique afin que la circulation des véhicules y soit améliorée, que l'activité commerciale y soit plus intense et qu'il soit plus convivial pour les résidents et les 13 millions de touristes qui le fréquentent chaque année. Mais sera-t-il appliqué dès cet été? Pas sûr. Non seulement, ça prend un consensus local rapide, mais le maire Labonté refuse de se faire imposer ce plan sans son consentement et sa façon de voir les choses. La ville centre veut donner une plus grande place aux transports actifs, soit la marche, le vélo et les transports en commun. On le sait depuis la présentation du Plan de transport, l'an dernier. La Presse avait révélé mercredi que Monsieur Transport à la Ville, le conseiller municipal André Lavallée, allait annoncer que la rue Saint-Paul sera partiellement réservée aux piétons. C'est ce qu'il a fait, hier: il a dit qu'elle sera piétonnière cet été, du 15 juin au 15 septembre, de 11h à 6h. Mais André Lavallée a précisé que rendre piétonnière cette rue doit être fait dans un plan plus large. Il a rappelé que, déjà en 1671, soit il y a 337 ans, la jeune petite cité avait un problème de congestion dans la rue Saint-Paul à cause du marché! Les autorités de l'époque avaient essayé d'envoyer le "trafic lourd" vers ce qui était alors le centre-ville soit... la rue Notre-Dame. Le plan prévoit donc de créer un circuit d'autobus permanent de la Société de transport de Montréal reliant le Vieux-Montréal au centre-ville via la rue Peel, le boulevard René-Lévesque et la station de métro Berri-UQAM, en lieu et place du futur réseau de tramway prévu sur cette ligne. Des voies réservées pour ces autobus sont prévues pour permettre une circulation rapide. La venue d'autobus touristiques sera encadrée en leur assignant des zones de stationnement spécifiques. Des panneaux de signalisation seront ajoutés pour indiquer aux automobilistes les 8000 places où ils pourront se garer. Mais la Ville doit travailler sur ce projet avec l'arrondissement où le maire Labonté (Vision Montréal) n'est pas en odeur de sainteté depuis qu'il a quitté le parti du maire Tremblay. Du côté de la ville centre, les fonctionnaires Céline Topp et Gilles Morel ont assuré hier que tout se fait toutefois de façon coordonnée. Une rencontre a même eu lieu jeudi matin sur le sujet, assurent-ils. Mais Benoît Labonté voit le tout d'un autre oeil. "C'est un projet improvisé et mal ficelé, a-t-il dit à La Presse hier après-midi. On aurait dû consulter les gens avant et prendre la décision après. Je peux vous annoncer que l'arrondissement organisera ses propres consultations publiques sur le sujet." Cette mésentente entre la ville centre et le maire Labonté est d'autant plus grave pour l'application rapide du plan que des commerçants du quartier, venus assister à la présentation de ce plan, sont plutôt sceptiques. Contrairement à leurs collègues européens, très friands des retombées commerciales des rues réservées aux piétons, les commerçants montréalais sont rarement spontanément en faveur. Il faut dire que dans le Vieux-Montréal, ils veulent s'assurer que le plan sera efficace. Du coup, André Lavallée leur a promis, hier, de les impliquer, comme il l'a fait au marché Jean-Talon, dans l'arrondissement où il est maire. "Notre conviction, c'est qu'avec mon plan, on va améliorer la situation dans le Vieux-Montréal et tout le monde en bénéficiera, a-t-il dit. Ça fait 30 ans qu'on en parle. Quand l'été, ça ne circule pas dans la rue Saint-Paul, ce n'est pas à l'avantage des gens qui y vivent, des gens qui visitent le quartier, des commerçants ni à l'avantage des pompiers au cas où ils devraient intervenir rapidement." Mais si M. Lavallée veut appliquer rapidement son plan, le maire Labonté fait valoir ses prérogatives et veut adopter sa propre vitesse de circulation... des idées.

Publication La Presse

Date 2008-03-15

Select in Zotero [zotero://select/library/items/PU962KM3](https://zotero.org/items/PU962KM3)

Date d'ajout 19/05/2020 à 23:15:57

Modifié le 19/05/2020 à 23:18:50

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Projets de rues piétonnes dans cinq arrondissements

Type Article de journal
Auteur Éric Clément
Résumé Depuis la sortie du Plan de transport, l'an dernier, Ville-Marie, le Plateau-Mont-Royal, Outremont, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et le Sud-Ouest ont des projets de rues piétonnes, mais leur réalisation dépendra beaucoup de l'intérêt des résidents et des commerçants. Si le développement du tramway pourrait inciter la Ville à créer des rues piétonnes comme il en existe dans de nombreux quartiers européens, la plupart des arrondissements montréalais ne sont pas pour l'instant intéressés à mettre de l'avant ces espaces où les citoyens

peuvent se promener, manger sur des terrasses, magasiner ou lire tranquillement sur un banc. Il faut dire que plusieurs arrondissements ont plutôt choisi de s'occuper en priorité des problèmes causés par les automobilistes qui conduisent trop vite dans les zones résidentielles et scolaires. Toutefois, dans Ville-Marie, le maire Benoit Labonté a pris l'initiative de rendre piétonne la rue Sainte-Catherine Est, dans le quartier gai, l'été prochain, et des projets ambitieux verront le jour dans le Vieux-Montréal (voir texte ci-haut). Mis à part le quartier touristique, c'est dans Outremont et dans le Plateau-Mont-Royal qu'on trouve le plus d'ouverture pour cette conception de la vie de quartier. Avec la rue Prince-Arthur, entre le boulevard Saint-Laurent et le carré Saint-Louis, le Plateau-Mont-Royal a déjà la seule rue piétonnière permanente de Montréal. Mais plusieurs portions de rue sont dans son collimateur afin de les rendre piétonnières dans les années à venir, après avoir consulté les citoyens et les commerçants, dit la mairesse Helen Fotopulos. Ainsi, la rue Guilbault Est, entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Dominique, la rue Gilford, entre la rue Saint-Denis et la station de métro Laurier, la rue Gauthier, entre l'avenue Papineau et la rue Parthenais et la rue Duluth, entre le parc Jeanne-Mance et le parc La Fontaine, pourraient être adaptées à la piétonnisation. "Ce sont des lieux qui s'y prêtent, car cela n'enverra pas la circulation dans les rues voisines, dit-elle. Mais cela prendra l'implication des résidents pour éviter les éventuels problèmes de cohabitation." Par contre, la piétonnisation de l'avenue du Mont-Royal n'est pas prévue, car il s'agit d'un axe important de transports en commun, dit la mairesse, qui aimerait bien aussi que la rue Saint-Denis soit fermée le 21 septembre à l'occasion de la Journée sans voiture. Mais elle dit que l'Agence métropolitaine de transport doit contribuer au projet. L'AMT a toutefois dit à La Presse que le Plateau a les moyens d'organiser lui-même cette fermeture, sans son soutien. Outremont marche La mairesse d'Outremont, Marie Cinq-Mars, est très favorable à la piétonnisation. Elle évoque même la possibilité de céder une artère aux piétons... à l'année. "Pourquoi pas? dit-elle à La Presse. Il y a bien une rue piétonne toute l'année à Burlington, au Vermont. Ça incite à la réflexion. Il ne faut pas oublier que c'est une nouvelle façon de voir. Nous sommes dans une période où l'on doit encourager la marche et les transports actifs." Déjà, le boulevard Dollard (à Outremont) est fermé à la circulation durant huit fins de semaine pour un marché biologique. "Cela crée une certaine convivialité, dit la mairesse. On ferme aussi l'avenue Bernard quand il y a une vente de trottoir, mais il serait difficile d'en faire une rue piétonne, car un autobus y passe. Mais je ne dis pas non! Il faudra toutefois en parler avec les riverains et préparer un plan général." Dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, des zones piétonnes sont prévues dans le cadre de la transformation de la rue Notre-Dame. La mairesse Lyn Thériault ajoute que le développement du site Contrecoeur aura des zones piétonnes, mais sera-ce une rue? On ne le sait pas encore. Enfin, dans le Sud-Ouest, le projet Griffintown prévoit des zones piétonnes. La rue Olier devrait devenir piétonne, de même qu'un bout de la rue de la Montagne, près du bassin Peel.

Publication La Presse

Date 2008-03-12

Pages p. A-21

Select in Zotero [zotero://select/library/items/WBW8S4ZA](https://zotero.org/select/library/items/WBW8S4ZA)

Date d'ajout 19/05/2020 à 23:13:56

Modifié le 19/05/2020 à 23:15:10

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

PÉAGES JUSQU'OU ALLER?, Le retour imminent des péages

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé Au moment où Montréal rêve de taxer les banlieusards qui utilisent les ponts les reliant à la métropole, une étude publiée aujourd'hui par l'Institut économique de Montréal plaide pour la réintroduction des péages sur les autoroutes. L'idée est certes dans l'air du temps, d'autant plus qu'elle pourrait rapporter beaucoup d'argent en vue d'améliorer des infrastructures routières qui en ont bien besoin. Plus de 20 ans après la disparition des "postes de péage" sur les autoroutes du Québec, les automobilistes vont refaire connaissance avec le péage routier d'ici quelques années. Au moment où le réseau routier québécois craque de partout, avec des milliers de ponts à réparer et des milliers de kilomètres de routes à reconstruire, le ministère des Transports du Québec (MTQ) serait-il tenté de hausser la contribution des automobilistes pour remettre en état ses routes et infrastructures vieillissantes? Q Quand reverra-t-on des péages sur les routes du Québec? R Dans trois ans et demi, avec l'inauguration du pont de l'autoroute 25, entre Montréal et Laval, prévue pour la fin 2011. Une entente de réalisation a été signée l'automne dernier entre Québec et le consortium privé Concession A25 pour la construction de ce pont à péage. Les usagers déboursent jusqu'à 2,40\$ par passage pendant les périodes de pointe pour emprunter le nouveau pont. Un an plus tard, si les échéanciers sont respectés, un autre pont à péage sera inauguré dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 30, dans l'ouest de la Montérégie. Ce

projet prévoit qu'un pont construit sur le fleuve Saint-Laurent, entre Salaberry-de-Valleyfield et Vaudreuil-Dorion, sera lui aussi à péage. Contrairement à ce qui avait été prévu à l'origine, les 35 km d'autoroute qui seront construits dans le cadre de ce projet, prévu pour 2012, seront libres d'accès. Les péages pourraient renaître avant cela. Au cours des prochaines semaines, la Ville de Montréal rendra publique la version finale de son plan de transport, qui pourrait inclure une proposition visant à rendre payant l'accès à tous les ponts de l'île. L'échéancier de la Ville n'est toutefois pas connu. Q Existe-t-il une relation entre tous ces projets? R Non. La Ville de Montréal songe depuis plusieurs années à imposer une tarification sur les ponts pour réduire la circulation automobile dans l'île et pour recueillir les fonds nécessaires au développement des transports en commun. C'est un projet municipal. Les projets de péage sur les autoroutes 25 et 30, sur le réseau routier provincial, relèvent du gouvernement du Québec, qui ne touchera pas un sou sur ces revenus. Ceux-ci seront perçus, gérés et encaissés par les partenaires privés de l'État pour une période de 30 ou 35 ans. Q Quel est l'intérêt, alors, pour l'État, d'établir le péage? R L'intérêt de l'État se trouve dans le renversement du fardeau du risque. Dans un projet routier conventionnel, qu'il soit à péage ou pas, le MTQ signe des contrats de conception et de réalisation de projets avec des firmes privées d'ingénieurs et de constructeurs. Mais même si l'ensemble du projet est confié à contrat, le MTQ reste responsable. Dans un projet en PPP, comme ceux des autoroutes 25 et 30, les promoteurs prennent le risque de financer le projet, de le construire dans les délais et les budgets prévus et de l'exploiter ensuite, en espérant que la clientèle sera au rendez-vous. Si les budgets de construction sont dépassés ou si les automobilistes ne veulent pas payer pour utiliser ces infrastructures, ce sont les partenaires privés qui devront en assumer les conséquences. Q N'y a-t-il pas un risque que les promoteurs privés haussent fortement leurs tarifs pour compenser des pertes ou des dépassements de coûts? R Non, car la grille des tarifs, minimum et maximum, est fixée par contrat. Le contrat pour l'autoroute 25, à titre d'exemple, prévoit que les tarifs varieront entre 0,60\$ et 1,80\$, hors des périodes de pointe, et entre 0,80\$ et 2,40\$, pendant les pointes du matin ou du soir. Toute modification tarifaire devra être approuvée par Québec. (Les tarifs pour le pont de l'A-30 ne sont pas encore connus.) Q En Europe et même aux États-Unis, de nombreuses autoroutes à grand débit de circulation sont confiées pour des périodes allant jusqu'à 100 ans à des consortiums privés, qui y perçoivent un péage pour l'entretien et la réfection de ces routes. Le MTQ serait-il tenté, lui aussi, par une "privatisation" de ses routes? R Non. Il n'existe présentement aucun projet en ce sens. Récemment, une expérience de contrat à long terme entre le MTQ et un entrepreneur privé a été élaborée pour l'entretien général (nids-de-poule) et hivernal (déneigement) d'un tronçon de plusieurs dizaines de kilomètres de l'autoroute 20. Mais l'expérience a été abandonnée avant même de commencer. Q Pourquoi? R Sur le plan budgétaire, le MTQ n'y voit pas d'intérêt. Depuis 2001, le MTQ a étudié de nombreuses formes de partenariat financier avec le privé, dont des projets de péages ou de concession routière à long terme, pour conclure qu'il n'y aurait pas d'économies importantes pour l'État dans une tarification de "réseau". C'est pourquoi les seuls projets de péage sur le réseau routier provincial ont été ciblés pour de nouvelles infrastructures, et non sur le réseau existant. Q Il n'y a donc aucune chance que le gouvernement du Québec adopte une formule de tarification au kilomètre sur les autoroutes comme le modèle proposé par l'Institut économique de Montréal? R Il ne faut jamais dire jamais, mais, pour le moment, le MTQ exclut ce type de péage "réseau".

Publication La Presse

Date 2008-03-03

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/AKIRCL65>

Date d'ajout 19/05/2020 à 21:57:56

Modifié le 19/05/2020 à 21:59:35

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Plateau-Mont-Royal Vers une réduction du nombre d'automobiles

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Avec son Portrait et diagnostic des déplacements dévoilé hier soir, le Plateau-Mont-Royal a démarré son processus de réappropriation progressive "et inéluctable" de l'espace public de l'arrondissement par les piétons, les cyclistes et les adeptes des transports en commun au détriment des véhicules à moteur. "L'auto allait de soi auparavant, dit Michel Labrecque, conseiller du Plateau et adepte d'une sorte de simplicité véhiculaire pour un meilleur bien-être. Maintenant, il faut réinventer la ville." Le Plateau devient le premier arrondissement montréalais à se donner moins d'un an pour consulter sa population et mettre en application un Plan de déplacement urbain (PDU) qui doit non seulement apaiser la circulation automobile mais rendre la vie plus sécuritaire et plus saine dans ce quartier. Pour ce faire, fonctionnaires et élus ont planché afin de mieux

comprendre les besoins de l'arrondissement avant d'en discuter avec les citoyens. Ainsi, on apprend que chaque jour, plus d'un million de déplacements, tous modes de transport confondus, ont lieu dans le Plateau: 436 000 sont des déplacements internes et 526 000 sont des automobiles qui y transitent. Le reste sont des déplacements en transports en commun. On apprend aussi que, chaque jour, 36% des résidents du Plateau utilisent un véhicule à moteur pour se déplacer, 30,5% marchent, 26% utilisent les transports en commun et 6,2% un vélo (un record en Amérique du Nord). L'arrondissement va dorénavant favoriser la marche (en améliorant les passages piétonniers, les feux de circulation et les trottoirs) et le réseau cyclable (en ajoutant des voies pour vélo, des stationnements leur étant réservés et un service de vélo en libre-service). Une meilleure synchronisation des feux de circulation rendra les déplacements automobiles plus fluides. On améliorera aussi les accès au métro. Des dos d'âne seront ajoutés à certains endroits. Le marquage au sol sera plus fréquent. L'arrondissement est conscient qu'il ne peut changer les choses seul et en peu de temps. M. Labrecque demande aux résidents d'être patients, confiants et de collaborer. Bien des réponses, selon M. Labrecque, se trouvent dans la volonté et l'empressement qu'auront élus et fonctionnaires de la ville centre mais aussi du gouvernement Charest à agir notamment pour l'aider à réduire la vitesse de circulation automobile à 40 km/h voire 30 km/h ou à créer des voies réservées aux autobus, par exemple sur l'avenue Papineau. Le PDU du Plateau devra se greffer au Plan de transport de Montréal dont la mouture définitive sera présentée au printemps. Pour Richard Bergeron, chef de Projet Montréal et conseiller du Plateau, "quand on a la volonté politique de régler le problème de circulation sur le Plateau, on ne passe pas deux ans à faire des études". Pour joindre notre journaliste: eric.clement@lapresse.ca Encadré(s) : DANS LE PLATEAU 136 km de rues > 694 intersections > 262 km de trottoirs > 14,4 km de voies cyclables > 11 km de voies cyclables disponibles l'hiver > 1500 supports à vélo > 60 000 places de stationnement dont 22 000 réservées aux résidents > 31 400 véhicules appartenant aux résidents > 143 véhicules d'autopartage > 63,3% des visiteurs du Plateau y viennent en véhicule à moteur >24% en autobus ou en métro > 6,7% à pied > 2,5% à vélo Par rapport aux autres Montréalais, les résidents du Plateau utilisent deux fois plus les transports en commun, deux fois moins un véhicule à moteur, trois fois plus la marche et trois fois plus un vélo.

Publication La Presse

Date 2008-02-28

Pages p. A-18

Select in Zotero zotero://select/library/items/8TTG49JT

Date d'ajout 21/04/2020 à 21:06:42

Modifié le 21/04/2020 à 21:09:43

Plateau-Mont-Royal, Vers une réduction du nombre d'automobiles

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Avec son Portrait et diagnostic des déplacements dévoilé hier soir, le Plateau-Mont-Royal a démarré son processus de réappropriation progressive "et inéluctable" de l'espace public de l'arrondissement par les piétons, les cyclistes et les adeptes des transports en commun au détriment des véhicules à moteur. "L'auto allait de soi auparavant, dit Michel Labrecque, conseiller du Plateau et adepte d'une sorte de simplicité véhiculaire pour un meilleur bien-être. Maintenant, il faut réinventer la ville." Le Plateau devient le premier arrondissement montréalais à se donner moins d'un an pour consulter sa population et mettre en application un Plan de déplacement urbain (PDU) qui doit non seulement apaiser la circulation automobile mais rendre la vie plus sécuritaire et plus saine dans ce quartier. Pour ce faire, fonctionnaires et élus ont planché afin de mieux comprendre les besoins de l'arrondissement avant d'en discuter avec les citoyens. Ainsi, on apprend que chaque jour, plus d'un million de déplacements, tous modes de transport confondus, ont lieu dans le Plateau: 436 000 sont des déplacements internes et 526 000 sont des automobiles qui y transitent. Le reste sont des déplacements en transports en commun. On apprend aussi que, chaque jour, 36% des résidents du Plateau utilisent un véhicule à moteur pour se déplacer, 30,5% marchent, 26% utilisent les transports en commun et 6,2% un vélo (un record en Amérique du Nord). L'arrondissement va dorénavant favoriser la marche (en améliorant les passages piétonniers, les feux de circulation et les trottoirs) et le réseau cyclable (en ajoutant des voies pour vélo, des stationnements leur étant réservés et un service de vélo en libre-service). Une meilleure synchronisation des feux de circulation rendra les déplacements automobiles plus fluides. On améliorera aussi les accès au métro. Des dos d'âne seront ajoutés à certains endroits. Le marquage au sol sera plus fréquent. L'arrondissement est conscient qu'il ne peut changer les choses seul et en peu de temps. M. Labrecque demande aux résidents d'être patients, confiants et de collaborer. Bien des réponses, selon M. Labrecque, se trouvent dans la volonté et l'empressement qu'auront élus et fonctionnaires de la ville centre mais aussi du gouvernement Charest à agir notamment pour l'aider à réduire la vitesse de circulation automobile à 40 km/h voire 30 km/h ou à créer des voies réservées aux autobus, par exemple sur l'avenue Papineau. Le PDU du Plateau devra se greffer au Plan de transport de Montréal dont la mouture définitive sera présentée au printemps. Pour Richard

Bergeron, chef de Projet Montréal et conseiller du Plateau, "quand on a la volonté politique de régler le problème de circulation sur le Plateau, on ne passe pas deux ans à faire des études". Pour joindre notre journaliste: eric.clement@lapresse.ca Encadré(s) : DANS LE PLATEAU 136 km de rues > 694 intersections > 262 km de trottoirs > 14,4 km de voies cyclables > 11 km de voies cyclables disponibles l'hiver > 1500 supports à vélo > 60 000 places de stationnement dont 22 000 réservées aux résidents > 31 400 véhicules appartenant aux résidents > 143 véhicules d'autopartage > 63,3% des visiteurs du Plateau y viennent en véhicule à moteur > 24% en autobus ou en métro > 6,7% à pied > 2,5% à vélo Par rapport aux autres Montréalais, les résidents du Plateau utilisent deux fois plus les transports en commun, deux fois moins un véhicule à moteur, trois fois plus la marche et trois fois plus un vélo.

Publication La Presse

Date 2008-02-28

Pages p. A-18

Select in Zotero zotero://select/library/items/H6SVV5RA

Date d'ajout 19/05/2020 à 23:11:40

Modifié le 19/05/2020 à 23:13:15

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Un tramway et de nouvelles rues

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Le projet de transformation de Griffintown, qui sera rendu public mardi à la réunion du conseil d'arrondissement du Sud-Ouest, va transformer complètement le secteur Peel-Wellington et donc une partie du centre-ville de Montréal jusque-là fantôme: en plus de prévoir une station de tramway, la Ville propose l'élargissement de plusieurs artères et la disparition de certaines rues afin de redéfinir complètement le quartier, a appris La Presse. L'arpenteur Louis Charland, qui avait redessiné le quartier en 1804 à la demande de la propriétaire terrienne Mary Griffin, serait surpris par la transformation à venir. Non seulement il y aura de nombreuses constructions, mais elles surgiront au coeur d'un nouveau réseau de rues proposé par le Programme particulier d'urbanisme (PPU). Ce réseau fera l'objet de consultations publiques fin février dans le Sud-Ouest. D'après les informations obtenues par La Presse, le PPU prévoit les changements suivants: La rue Peel sera l'artère principale du secteur, étant un lien majeur entre d'une part le mont Royal, la Place du Canada ou le Centre Bell et d'autre part le Vieux-Montréal. Elle sera élargie pour accueillir deux lignes de tramway, une dans chaque direction. Il s'agira d'une rue commerciale, avec des magasins au rez-de-chaussée, à l'image des rues européennes souvent partiellement ou entièrement piétonnières et traversées par un tramway. Dotée de larges trottoirs, elle aura deux voies de circulation automobile de part et d'autre des deux lignes du tramway. La rue Brennan sera aussi élargie afin d'accueillir une voie de tramway, en direction ouest, et pour faciliter la promenade des piétons qui fréquenteront la salle culturelle souhaitée par Devimco. La rue de la Commune Ouest aura également une voie de tramway, mais en direction est. Ainsi, c'est à l'embranchement Brennan/de la Commune Ouest que le tramway redeviendra présent sur deux voies rue Peel. Les rues Wellington et Ottawa seront élargies, entre Murray et Ann. Wellington deviendra un boulevard urbain à six voies pour les autos, tandis que la rue Ottawa aura une voie en direction ouest et deux en direction est. La rue de la Montagne deviendra un axe à deux voies en direction nord et une seule en direction sud. La rue Olier sera piétonnière. Des tronçons de plusieurs rues seront fermés comme les rues Young et Shannon, entre les rues Ottawa et Smith. La rue Smith sera entièrement reconstruite un peu plus au nord. Elle est destinée à devenir une rue commerciale dans un style différent de la rue Peel, avec boutiques, restaurants et terrasses au rez-de-chaussée et des étages supérieurs occupés par des logements. Parallèle à la rue Olier, une nouvelle rue est aussi à l'étude en bordure du canal de Lachine, entre les rues du Square Gallery et du Séminaire. L'administration Tremblay-Zampino et la mairesse de l'arrondissement, Jacqueline Montpetit, souhaitent attirer dans ce quartier des familles avec enfants, ce qui suppose un milieu de vie agréable et sain avec des parcs, des places publiques, des services de garde, des écoles, des pistes cyclables et un tramway. La priorité donnée au tramway dans les rues Berri, de la Commune et Peel doit être confirmée dans le Plan de transport de Montréal, qui sera déposé en mars par le responsable du dossier au comité exécutif, André Lavallée. "Dans les prochaines semaines, nous allons surtout discuter de financement" dit M. Lavallée. D'ailleurs, Devimco est prêt à donner 10 millions pour financer une partie du réseau de tramway. Le projet Griffintown justifie le choix du tramway, considéré comme "un véritable générateur de développement économique pour plusieurs projets" par André Lavallée. Mais aussi, un système de transports en commun efficace et agréable est nécessaire dans le secteur Peel-Wellington à cause de la nouvelle population qui résidera dans le quartier, déjà traversé chaque jour par un grand nombre

d'automobilistes venant de la Rive-Sud. À plus long terme, le lien entre un tramway et une ligne de train de banlieue dans ce secteur est inévitable. C'est pourquoi une station du réseau de tramway est planifiée par la Ville rue Peel, non loin de la voie ferrée du CN. Mais le tramway fonctionnera-t-il quand arriveront les nouveaux résidents du quartier? André Lavallée ne l'écarte pas. "On verra en mars quelle priorité accordera le conseil municipal au projet de tramway, mais on parle de quelques années (de planification) comme le projet Griffintown et plusieurs autres projets", dit-il. Mais si la mise en place du tramway est fastidieuse, la Ville créera un réseau de transport temporaire pour desservir le secteur. Une étude dirigée par le Service de mise en valeur du territoire de Montréal se penche sur la question et déposera un rapport dans les prochaines semaines, précise M. Lavallée.

Publication La Presse

Date 2008-01-31

Select in Zotero zotero://select/library/items/ME2K9KD9

Date d'ajout 19/05/2020 à 23:08:55

Modifié le 19/05/2020 à 23:11:27

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

BOOM RÉSIDENTIEL DANS ROSEMONT-LA PETITE-PATRIE SOUS LE SIGNE DU RENOUVEAU

Type Article de journal

Auteur Danielle Bonneau

Résumé Les projets se multiplient dans l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie. D'ici cinq ans, près de 5000 nouveaux logements y seront bâtis. En plus des 11 chantiers actuels, 16 projets sont à l'étude ou sur le point de démarrer. Trois d'entre eux proposeront, chacun, plusieurs centaines de logements. "Nous sommes un arrondissement hyperactif, assure d'un ton énergique le maire, André Lavallée. Nous avons décidé de mettre les bouchées doubles et même triples!" Dans certains secteurs, d'anciens bâtiments industriels sont convertis en immeubles en copropriété. Dans d'autres quartiers, des immeubles vétustes sont démolis pour faire place à des ensembles résidentiels beaucoup plus invitants. De plus, partout, les propriétaires d'immeubles ou de maisons sont encouragés à rénover leur propriété. Un système a été mis sur pied pour faciliter leurs démarches. Résultat: un nombre record de permis a été délivré en 2007. Le but? Contrer l'exode urbain en créant un environnement agréable et sécuritaire. Beaucoup de personnes âgées habitent depuis de nombreuses années dans l'arrondissement et s'y sentent bien, souligne M. Lavallée. Et les jeunes familles y élisent domicile en grand nombre. L'arrondissement a d'ailleurs systématiquement réaménagé toutes les aires de jeu dans les parcs pour leur signaler qu'elles sont les bienvenues. "Nos quartiers valent beaucoup de banlieues, estime M. Lavallée. Nous avons en plus l'avantage d'être au coeur de Montréal!" Elle est finie, la crise qui a paralysé plusieurs secteurs dans les années 80 et 90. L'arrondissement, qui a pris son expansion au début du XXe siècle autour des voies ferrées du Canadien Pacifique, avec la venue d'usines et de milliers d'ouvriers, a en effet été durement touché par le déclin des activités industrielles à proximité du chemin de fer. "Nous avons été sur la corde raide, admet M. Lavallée. Mais c'est derrière nous." La transformation des anciennes usines Angus, qui a donné lieu à un nouveau quartier résidentiel et au Technopôle Angus, générateur de plus d'un millier d'emplois, est maintenant cité en exemple. "D'autres quartiers abandonnés sont en développement selon le même modèle, souligne le maire. Pensons à la gare de triage d'Outremont, à Griffintown, à la gare de triage de Pointe-Saint-Charles et au site Contrecoeur dans Hochelaga-Maisonneuve. Montréal est en transformation. Et cette transformation est la plus évidente et la plus rapide dans Rosemont-La Petite-Patrie." L'arrondissement a deux atouts majeurs: il est très riche en espaces verts. Il est aussi doté d'importantes artères commerciales, qui ont chacune leur identité propre. On y trouve, par exemple, le boulevard Saint-Laurent et le marché Jean-Talon, dans la Petite Italie; la Plaza Saint-Hubert, la rue Masson, de même que la rue Beaubien, autour du cinéma Beaubien. Très populaire, ce dernier est d'ailleurs devenu le symbole de la renaissance du quartier. "Il y a un nouveau dynamisme, constate avec satisfaction Jean-François Lalonde, directeur général de la Corporation de développement économique communautaire (CDEC) Rosemont-Petite-Patrie. Des entreprises technologiques, qui avaient tendance à délaisser l'est de Montréal, s'installent ici. Et les rues se revitalisent grâce aux nouveaux types de commerces qui s'y établissent, souvent reliés à l'alimentation. Plusieurs bons restaurants et épiceries fines à saveur internationale sont appréciés." La campagne "Je m'active à Rosemont-La Petite-Patrie", mise sur pied à l'initiative d'Équiterre pour encourager les citoyens à fréquenter les commerces de leur quartier et à se déplacer davantage à pied et à vélo, a remporté beaucoup de succès l'an dernier, souligne M. Lalonde, qui a coprésidé le projet pilote avec l'arrondissement. Selon lui, le désir de faire des activités dans leur quartier et

d'acheter localement leur nourriture est probablement ce qui relie les résidents de Rosemont-La Petite-Patrie. Les divers quartiers, qui se sont développés à différents moments au cours du siècle dernier, sont en effet très différents les uns des autres. Certains secteurs ont vu le jour dans les années 20, tandis que d'autres ont été créés dans les années 40, 50, 60 et même 80, dans le cas d'Angus. Et ce n'est pas fini... Alexandra 7130-7140, rue Alexandra 38 appartements en copropriété Superficie de la plupart des condos: de 650 à 700 pieds carrés Majorité des prix: entre 175 000\$ et 200 000\$ (taxes en sus) Une vingtaine d'unités sont disponibles Les premiers copropriétaires devraient emménager en juillet Promoteur: Kanva architecture Une nouvelle section est greffée à l'ancien bâtiment industriel qui est rénové de A à Z. Un demi-étage coiffe le complexe au complet. Tous les logements à l'étage sont ainsi dotés d'une mezzanine qui donne accès à une terrasse privée sur le toit. Les trois quarts des logements sont d'ailleurs répartis sur deux étages. Au rez-de-chaussée, la plupart des condos sont aménagés en partie dans le demi-sol, au plafond très haut. La clientèle visée? Les jeunes professionnels, seuls ou en couple, qui désirent profiter de la proximité de la Petite Italie. Aux alentours, d'autres anciennes usines ont aussi changé de vocation, contribuant à la métamorphose du secteur Marconi-Alexandra. 6000, rue Saint-Denis Quadrilatère bordé au nord par la rue de Bellechasse, au sud par la rue des Carrières, à l'ouest par le boulevard Saint-Laurent et à l'est par la rue Saint-Denis, de part et d'autre du viaduc Rosemont-Van Horne Superficie: 120 000 mètres carrés Potentiel résidentiel: plus de 1000 logements Des espaces à bureaux et des commerces sont aussi prévus Propriétaires: la Société de transport de Montréal (STM), la Ville de Montréal, et trois entreprises privées. Les garages de la STM, situés en biais de la station de métro Rosemont, sont appelés à déménager. L'organisme a demandé à la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) de faire une étude de faisabilité en ce qui concerne l'aménagement de son terrain. L'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie, de son côté, en est à l'étape de la planification. Pour alimenter sa réflexion, il s'inspire de ce qui a été accompli sur l'emplacement des anciennes usines Angus. "Ce fut un projet exemplaire, qui a mobilisé autant le privé, les organismes communautaires et à but non lucratif, que les élus des différents ordres de gouvernement, rappelle le maire, André Lavallée. Tout le monde a mis l'épaulé à la roue." Comme au Parc Angus, M. Lavallée souhaite une mixité de fonctions. Il y aura divers types de logements, pour répondre à différents besoins, mais on y trouvera aussi des commerces et des entreprises qui créeront des emplois. Au sud du viaduc Rosemont-Van Horne, l'immeuble Place de la mode, qui abrite de plus en plus d'entreprises technologiques liées au domaine de la santé, fait partie de la réflexion. Recherché aussi: un meilleur lien avec le Plateau-Mont-Royal, situé de l'autre côté du chemin de fer. "Avec le temps, le terrain est devenu l'arrière-cour de la voie ferrée, déplore M. Lavallée. Or, il est situé au centre de Montréal, tout près d'une station de métro, à une dizaine de minutes du futur campus de l'Université de Montréal. Le projet ouvre la porte à un avenir extraordinaire. Nous brassons toutes les cartes." Il promet d'en dévoiler davantage au cours des prochaines semaines. Anciens ateliers municipaux Rosemont Quadrilatère formé des rues Saint-Denis, Saint-Hubert et des Carrières et du boulevard Rosemont Aux abords de la station de métro Rosemont Entre 500 et 600 logements, en tout Le volet communautaire est le plus avancé, dans l'îlot central sud La revitalisation des lieux a été soigneusement préparée. Pour répondre à divers besoins, le projet a été subdivisé en six îlots. Divers types de logements communautaires et privés (surtout des condos) y seront construits. Une certaine proportion d'entre eux seront abordables et bon nombre auront plus de deux chambres, pour accommoder des familles. Un des immeubles, rue Saint-Hubert, comprendra des espaces commerciaux au rez-de-chaussée, et plus d'une centaine de logements aux étages supérieurs. Un centre civique, qui intégrera le bâtiment situé au 700, boulevard Rosemont, est projeté. Une nouvelle bibliothèque devrait y être aménagée en 2009. Au-dessus de la station de métro, par ailleurs, un bâtiment de six à 10 étages devrait être construit. Il y aura des espaces commerciaux et des bureaux aux étages inférieurs et plus d'une centaine de logements aux étages supérieurs. Ceux-ci seront probablement réservés à une clientèle âgée. Le Pivot 5700, avenue Papineau 15 condos et six lofts d'artistes Les unités ne sont pas encore en vente Superficie des condos: plus de 1000 pieds carrés La construction devrait commencer cet été Promoteur: Les Habitations Laurendeau Le garage, actuellement sur le terrain, devrait être démoli au début de l'été. La façade du nouveau bâtiment de trois étages et demi se trouvera rue Marquette, face au parc Père-Marquette. Les appartements situés à l'étage supérieur seront tous dotés d'une mezzanine et d'une terrasse privée, sur le toit. Les frères Marc et André Laurendeau proposeront de grands logements, de plus de 1000 pieds carrés. La clientèle visée: les acheteurs de deuxième ou de troisième propriété. Les prix n'ont pas encore été établis, mais ils devraient commencer à environ 250 000\$. Les lofts d'artistes, de leur côté, auront tous deux étages. Ancienne usine de Norampac Quadrilatère bordé au sud par le boulevard Saint-Joseph, à l'ouest par la rue d'Iberville, à l'est par la rue Molson et au nord par la ruelle située au sud de la rue Masson Potentiel de 800 logements Le terrain est toujours à vendre L'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie a déjà changé le zonage du terrain pour favoriser la réalisation d'un projet de grande envergure. La densité et la hauteur des immeubles pourront faire l'objet de discussions, mais le futur ensemble résidentiel devra respecter des objectifs architecturaux et des critères précis. La circulation des cyclistes et des piétons sera notamment privilégiée. Une consultation publique a été tenue sur le plan d'aménagement d'ensemble. L'emplacement a beaucoup de potentiel, estime le maire André Lavallée. Situé à proximité de la rue Masson, riche en commerces de toutes sortes, il se trouve aussi tout près du parc Pélican, doté d'une piscine, d'une patinoire, d'une aire de jeu et d'une patinoire. Bémol: il sera également à côté des voies ferrées. Ce sera l'occasion de revoir l'aménagement de la rue D'Iberville. Angus sur le parc Rue André-Laurendeau, face au parc Jean-Duceppe 128 condos dans 16 bâtiments Il en reste 22 à vendre et à construire Superficie moyenne: 1150 pieds carrés Prix: entre 275 000\$ et 350 000\$ Promoteur: Habitation Saint-Luc C'est

la fin de la construction résidentielle sur les terrains Angus. Celle-ci a commencé dans les années 80, à l'est du boulevard Saint-Michel. Elle s'est poursuivie à un rythme accéléré, depuis la fin des années 90, à l'ouest du boulevard. De 1997 à 2006, Habitation Saint-Luc aura bâti près de 750 maisons de ville. Le promoteur termine avec la construction d'appartements en copropriété. Les bâtiments de quatre étages comprennent chacun 16 unités. Il y a deux condos par étage, où se rendent des ascenseurs semi-privés. Square Masson phase I et II 3585 et 3625, rue Masson 56 condos répartis dans deux immeubles jumelés La plupart ont deux chambres Prix: de 149 000\$ à 254 000\$ Superficie moyenne: 835 pieds carrés Une quinzaine d'unités sont disponibles La construction a commencé Promoteur: Samcon Square Masson phase III 3570-3572, rue Masson 16 appartements en copropriété Prix: de 132 000\$ à 209 000\$ Superficie moyenne: 830 pieds carrés La construction commencera au printemps Les premiers copropriétaires devraient emménager en septembre Une dizaine d'unités sont disponibles Promoteur: Samcon Samcon transformera complètement la rue Masson, à l'intersection de la 15e Avenue. Deux immeubles jumelés, en construction, remplaceront un restaurant Harvey's et une station-service. Ils auront trois étages, rue Masson, et quatre étages, sur les 15e et 16e Avenue. En face, un autre immeuble de trois étages sera érigé à la place d'un commerce de location d'automobiles. Dans un secteur où il y a peu de constructions neuves, Samcon veut séduire les locataires des alentours qui désirent accéder à la propriété tout en demeurant dans leur quartier. L'artère commerciale s'embellit aussi ailleurs. Au 3850, rue Masson, par exemple, la firme Vistacorp construit les Terrasses Masson, qui comprendront 20 appartements en copropriété. Un immeuble vacant de deux étages et un hangar ont été démolis pour leur faire place. De nouveaux immeubles s'insèrent par ailleurs entre des bâtiments existants, sur des terrains vagues. C'est le cas entre autres au 2717-2721, rue Masson. Ancien hôpital Bellechasse 3950, rue Bellechasse 68 logements abordables dans le bâtiment existant entièrement rénové 23 logements abordables dans un nouvel immeuble Les travaux devraient commencer simultanément en mars Occupation prévue pour le printemps 2009 Promoteur: Habitations communautaires Loggia Groupe de ressources techniques: Bâtir son quartier L'ancien hôpital Bellechasse, inoccupé depuis 10 ans, sera entièrement rénové. Un nouvel immeuble de trois étages et demi sera construit à côté, sur la 20e Avenue. Les deux bâtiments offriront de vastes logements de trois, quatre ou cinq chambres au rez-de-chaussée (pour les familles). Aux étages supérieurs, les appartements seront plus petits. Quinze des 91 logements seront réservés à des familles dont un des membres est atteint de sclérose en plaques. Plusieurs éléments verts sont prévus, comme un toit vert sur le bâtiment principal, des fenêtres à haut rendement énergétique, de même que des récupérateurs de chaleur. Les stationnements seront en dalles alvéolées. Cité nature Derrière les pyramides olympiques 1400 logements Cinq bâtiments de 10 à 14 étages, du côté du boulevard de l'Assomption Trois bâtiments de neuf à 14 étages, du côté de la rue Viau Début de la construction: été 2008, du côté du boulevard de l'Assomption Mise en vente: au printemps Superficie: de 500 à 1200 pieds carrés De 160 000\$ à 250 000\$ Promoteur: Groupe El-Ad (Canada) Les négociations entre l'arrondissement et le Groupe El-Ad (Canada), propriétaire du Village olympique depuis 2004, ont été longues et ardues. Le promoteur a dû respecter des critères bien précis, établis pour assurer notamment que les nouvelles constructions ne portent pas ombrage aux pyramides et n'empiètent pas sur les terrains municipaux voisins. Le massif de conifères, le golf municipal, le terrain d'exercice et les jardins communautaires demeureront intacts. Les immeubles seront en fait construits sur l'emplacement des parcs de stationnement, qui seront remplacés par des emplacements souterrains. Un grand soin est accordé à l'aménagement paysager. Des sentiers pour les piétons et le prolongement de la piste cyclable sont notamment prévus.

Publication La Presse

Date 2008-01-26

Pages p. Mon Toit-2

Select in Zotero <zotero://select/library/items/82CZYKL5>

Date d'ajout 21/04/2020 à 12:50:55

Modifié le 21/04/2020 à 12:54:33

Montréal aura ses vélos en libre-service Les citoyens auront accès à 2800 bicyclettes pour une somme modique

Type Article de journal

Auteur Guillaume Bourgault-Côté

Résumé A Montréal comme à Paris... ou presque: d'ici 2010, la métropole comptera en effet elle aussi un réseau de vélos en libre service, qui permettra de se déplacer rapidement et sainement à travers les quartiers centraux de la ville. En copiant à quelques virgules près le projet implanté avec grand succès cet été à Paris (Vélib'), Montréal devient la première ville nord-américaine à développer un service de ce type. Un projet-pilote sera lancé dès l'automne 2008, mais le réseau sera véritablement inauguré dans trois ans, avec une flotte de 2400 vélos qui pourront être déplacés entre quelque 300 stations. C'est ce qu'a annoncé hier André Lavallée, responsable du transport collectif à la Ville. Le principe en est simple: moyennant un «coût modique» qui n'est pas encore déterminé, un utilisateur pourra emprunter à n'importe quelle station un vélo spécialement conçu,

circuler comme bon lui semble dans la ville, puis remettre le vélo à une autre station, qu'elle soit éloignée ou pas de son point de départ. La tarification sera établie selon la durée de l'emprunt, «peut-être un dollar pour 30 minutes». Le but de cette opération consiste à offrir une solution de rechange sportive non seulement à l'auto mais aussi aux transports en commun réguliers. Un bol d'air à peu de frais, quoi. C'est Stationnement de Montréal (SDM) qui a reçu le mandat de résoudre tous les problèmes logistiques. On sait déjà que la technologie des nouvelles bornes de paiement des frais de stationnement (celles qui permettent de payer par carte de crédit) sera mise à contribution. «Nous allons nous servir de la technologie et des infrastructures actuelles pour intégrer le vélo libre service», a indiqué hier Alain Ayotte, vice-président exécutif chez SDM. Des abonnements seront aussi offerts aux cyclistes. Pour ce qui est des bornes de stationnement des vélos, il s'agira de bornes électromagnétiques comme on en trouve à Paris, avec une «serrure» qui se déverrouille au moment du paiement. On estime que l'investissement initial pour développer et implanter ce projet devrait s'élever à environ 15 millions de dollars. SDM sera aussi chargé de choisir le concepteur du vélo, qu'on veut le plus robuste et le plus résistant possible. L'entretien du réseau sera par ailleurs confié à une nouvelle équipe créée par le Regroupement des corporations de développement économique communautaire de Montréal, avec le mandat de favoriser un retour au travail pour des personnes en difficulté. «On veut que Montréal redevienne une ville cyclable par excellence», a dit André Lavallée, rentré pour le moins émerveillé d'un récent séjour à Paris, où il a observé les débuts de Vélib'. «C'est une expérience urbaine extraordinaire», a-t-il affirmé en disant souhaiter que Montréal connaisse les mêmes problèmes que la capitale française: «Le jour où on sera à l'étape d'ajouter des stations [parce que la demande sera trop forte], je serai heureux.» Alors que plusieurs détails du projet restent à définir (fies études avantages-coûts ne sont pas encore réalisées), M. Lavallée a indiqué que ce service sera offert d'avril à novembre et que les vélos utilisés seront «adaptés aux conditions particulières de Montréal», donc capables de supporter le temps froid... et les trous dans la chaussée. A Paris et à Lyon, le succès des vélos libre service a été immédiat. Quelque 4,5 millions d'utilisateurs ont emprunté un vélo depuis le 15 juillet dans la Ville lumière alors que des dizaines de milliers d'abonnements annuels ont été vendus. Pour environ 50 \$, ceux-ci permettent d'utiliser un vélo gratuitement pendant 30 minutes. Un tarif entre ensuite en vigueur. A part quelques pépins liés au vol et aux bris (plutôt rares, semble-t-il), le principal problème subi à Paris a trait à la trop grande popularité du système: certaines stations sont souvent remplies à pleine capacité, ce qui oblige les cyclistes à chercher un stationnement ailleurs. D'ici la fin de l'année, 20 000 vélos et 1450 stations seront disponibles.

URL <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2811618>

Publication Le Devoir

Date 2007-10-05

Pages p. A-2

Select in Zotero <zotero://select/library/items/WQQYKPC>H

Date d'ajout 19/11/2019 à 16:24:06

Modifié le 19/11/2019 à 17:47:39

Marqueurs :

Bixi⁷

Des taxis hybrides dans la métropole?

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé À la demande de la Ville de Montréal, l'industrie montréalaise du taxi va étudier la possibilité de changer son parc de taxis pour des véhicules hybrides, comme l'ont fait d'autres villes du monde, notamment New York. "Au lieu d'attendre un règlement, j'ai proposé à l'industrie de me faire une proposition globale", dit André Lavallée, conseiller municipal de Montréal, responsable du dossier Transports. La Ville de New York a adopté récemment une résolution obligeant les 15 000 taxis de la Grosse Pomme à se convertir à la technologie hybride d'ici 2012. Actuellement, 346 taxis new-yorkais sont électriques. Les nouvelles licences de taxi ne sont désormais accordées que si le véhicule permet l'accès aux fauteuils roulants ou s'il est hybride. Selon Marvin Rotrand, le conseiller de Snowdon, qui défend le dossier des taxis hybrides auprès de la ville-centre, le maire de New York, Michael Bloomberg, a fait de ce virage de l'industrie du taxi une priorité dans son plan de développement durable. "Il s'agit à mon avis d'une initiative extrêmement intéressante et je crois que Montréal devrait suivre cet exemple, dit M. Rotrand. Compte tenu de notre Plan de transport et de notre politique de développement durable, j'espère que nous pourrions rapidement nous orienter dans cette direction." Pour André Lavallée, on ne convertira pas 4500 taxis montréalais à l'hydrogène en criant ciseau. "Cela prend une organisation, car l'industrie est constituée de chauffeurs de taxi autonomes et de diverses associations", dit-il.

Aussi, le Bureau du taxi et la Table de concertation de l'industrie du taxi se réuniront le 25 septembre prochain pour réfléchir à la faisabilité d'un tel projet. "Les chauffeurs de taxi qui se doteront d'un véhicule hybride seront admissibles à une subvention de 2000\$ du ministère des Transports du Québec", dit Richard Boyer, responsable du Bureau de taxi de Montréal. Approche différente Contrairement à New York, dit M.Boyer, Montréal ne pourra pas forcer par règlement les chauffeurs de taxi à se doter de véhicules hybrides, car le permis de taxi n'est pas accordé par la Ville mais par la Commission des transports du Québec. "La Ville pourrait toutefois avoir certains éléments incitatifs, mais elle ne pourrait pas relier le permis au type de véhicule", dit-il. De plus, l'industrie montréalaise du taxi est très différente de celle de New York ou de Toronto. À Montréal, les chauffeurs sont souvent indépendants. Dans la ville américaine ou dans la Ville reine, il y a de grosses compagnies. "C'est donc une approche différente, dit M.Boyer. Il faut discuter et voir comment on peut rendre les véhicules hybrides attrayants. N'oublions pas que, pour les chauffeurs de taxi, le coût de l'essence est important dans leurs frais. Ils seront donc sensibles à cet aspect." Le fait que les taxis puissent être autorisés à faire de la publicité à l'extérieur et à l'intérieur de leur véhicule sera également abordé à la rencontre du 25 septembre.

Publication La Presse

Date 2007-09-09

Pages p. A-8

Select in Zotero zotero://select/library/items/SG7DV3LT

Date d'ajout 19/05/2020 à 23:06:15

Modifié le 19/05/2020 à 23:07:50

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Plan de transport de Montréal, Louise Harel propose un tramway rue Ontario

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé La députée péquiste d'Hochelaga-Maisonneuve, Louise Harel, et le député du Bloc québécois dans Hochelaga, Réal Ménard, ont proposé hier la création d'une ligne de tramway rue Ontario, entre le marché Maisonneuve et la Place des Arts. Les deux politiciens ont présenté un mémoire commun au cours de la dernière journée de consultation publique de la commission municipale qui se penche sur le Plan de transport dévoilé ce printemps. Ils estiment que ce plan a occulté la possibilité de créer une desserte de tramway rue Ontario, "alors que les Montréalais font aussi des déplacements est-ouest et pas seulement nord-sud". Pour Mme Harel, il serait juste de créer une ligne de tramway rue Ontario, car la partie orientale de l'île de Montréal est moins avantagée que l'Ouest-de-l'Île en matière de transports en commun. "Dans la partie ouest de l'île, dit-elle, non seulement ils ont 35 stations de métro à l'ouest de la Place des Arts mais aussi un formidable réseau de trains de banlieue avec 18 stations mont- réalaises sur la ligne Dorion-Rigaud et neuf stations sur la ligne de Deux-Montagnes." Mme Harel a rappelé que jusqu'en 1959, la population du sud-est de Montréal était desservie par un tramway dont l'emprise se trouvait rue Ontario. La ligne proposée, ont fait valoir les deux politiciens, permettrait de relier de grandes institutions culturelles, religieuses, commerciales et touristiques telles que la Maison de la culture Maisonneuve, la maison de la culture Frontenac, le cégep du Vieux-Montréal, la Grande Bibliothèque, l'UQAM, l'îlot Voyageur, la Place des Arts, etc. Tendance mondiale "La rue Ontario, qui se termine présentement en cul-de-sac à l'est de l'ancienne biscuiterie Viau, où se réalise un important projet de développement résidentiel, pourrait se déployer, incluant son tramway jusqu'au boulevard de l'Assomption, et servir d'appui à la revitalisation de ce secteur urbain", a dit Mme Harel. Pour Louise Harel et Réal Ménard, ce projet permettrait de rendre ce quartier en majorité francophone plus attrayant pour de nouvelles familles immigrantes. Le conseiller municipal responsable du transport à la Ville, André Lavallée, a dit que la proposition de Mme Harel s'inscrivait dans la même tendance qu'a appliquée la Ville de Lyon en mettant en valeur le quartier de Vaulx-en-Velin grâce à une amélioration des transports en commun dans un ancien secteur industriel abandonné. Selon Mme Harel, une bonne desserte par transports en commun des quartiers du centre-ville où plus de la moitié des ménages n'ont pas de véhicules aide l'environnement, car "elle repousse l'achat d'un véhicule et en réduit sa dépendance, ce qui constitue le fil conducteur du Plan de transport". Par ailleurs, hier, Pierre Barrieau, étudiant en doctorat en études urbaines à l'UQAM et professeur à temps partiel des Universités York et Concordia, a proposé d'automatiser le métro montréalais, ce qui permettrait d'économiser 26 millions par an (en salaires) et de faire varier la fréquence des métros de façon plus efficace, comme à Paris. "On pourrait faire varier la fréquence aux 90 secondes ou aux deux minutes, tout dépendant de l'affluence, a-t-il dit. À Paris, une ligne de métro est déjà automatisée et deux sont en voie de l'être. À long terme, la RATP veut automatiser tout son réseau, ce qui est la tendance dans le monde puisque cela permet d'augmenter la fréquence

sans augmenter le coût." Au total, quelque 110 mémoires ont été déposés auprès de la commission municipale et celle de l'agglomération dans le cadre de la consultation publique sur le Plan de transport de Montréal.

Publication La Presse
Date 2007-09-05
Select in Zotero zotero://select/library/items/H6JCK2MS
Date d'ajout 19/05/2020 à 23:03:29
Modifié le 19/05/2020 à 23:06:15

FINANCEMENT DU PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, L'écofiscalité évoquée comme renfort

Type Article de journal
Auteur Éric Clément
Résumé Mettre en place une écofiscalité pour financer le transport collectif et... faire baisser les impôts: telle est la suggestion du Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) qui demande à la Ville de Montréal d'en faire la promotion à Québec et Ottawa. Le GRAME (www.grame.org), qui a déposé un mémoire jeudi devant la commission municipale sur le Plan de transport, estime que les gouvernements fédéral et provincial devraient adopter une écofiscalité, notamment pour dissuader les automobilistes d'acheter de gros véhicules très polluants, mais aussi parce qu'elle permettrait au Québec d'enregistrer un demi-milliard de dollars. L'écofiscalité est une politique fiscale verte et efficace qui a pour but de faire payer les pollueurs plutôt que la collectivité tout entière. Elle a recours à des écotaxes, des redevances et des mesures d'incitation fiscale. Le gouvernement de Lucien Bouchard s'était penché sur la question en 1997, mais, depuis, aucune véritable politique n'a été définie, contrairement à d'autres pays, comme la Suède, qui ont privilégié l'écofiscalité pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et conscientiser la population. Lors des dernières élections provinciales, seul le Parti vert a proposé une telle fiscalité environnementale. Le Québec a introduit en 2005 une modulation des frais d'immatriculation des véhicules selon leur rendement énergétique, tandis qu'Ottawa a mis en place en mars dernier un système de redevances-remises pour encourager l'achat de véhicules "propres". Selon le GRAME, c'est un bon début, mais insuffisant pour en tirer des revenus qui appuieront le développement du transport en commun tout en diminuant le fardeau fiscal des contribuables. Le système fédéral permet en effet de remettre 2000\$ à ceux qui acquièrent un véhicule consommant moins de 5,6 litres d'essence par 100 km et de taxer de 1000\$ ceux qui achètent un véhicule consommant entre 13 et 13,9 l/100 km et même 4000\$ pour les véhicules de plus de 16 l/100 km. Jean-François Lefebvre, chercheur en études urbaines et ex-directeur du GRAME, critique le fait qu'il n'y ait, pour les voitures ayant une consommation comprise entre 6,6 l/100 km et 12,9 l/100 km, ni redevance ni pénalité. "Cela réduit l'effet d'incitation", dit-il, ajoutant que le Danemark a un système plus efficace avec une taxe spéciale de 180% pour l'achat de véhicules de plus de 10 000\$. Mais cette taxe peut inciter les propriétaires à acheter leur véhicule aux États-Unis ou à les conserver plus longtemps, ce qui est dommageable pour l'environnement. Du coup, le GRAME pense qu'il faut alors privilégier les frais d'immatriculation du véhicule comme un complément à cette politique écofiscale. M. Lefebvre pense que le système québécois mis sur pied par la SAAQ en 2005 est inefficace car les droits d'immatriculation varient seulement entre 30 et 150\$. Il cite le cas de la France où les droits varient de moins de 200 euros, pour les véhicules de sociétés émettant moins de 100 g CO₂/km, à plus de 4700 euros pour ceux qui émettent plus de 250 g CO₂/km. Un tel système de frais d'immatriculation, ajouté à des taxes efficaces lors de l'achat d'un véhicule permettrait de générer environ 500 millions de dollars au Québec, dit M. Lefebvre, qui pense qu'on pourrait non seulement faire baisser les charges sociales des employeurs prenant des initiatives écologiques, mais aussi baisser l'impôt des contribuables. "En Allemagne et en Angleterre, ces initiatives ont fait changer la tendance et ont réduit la consommation d'essence, dit-il. Beaucoup de gens ne donnaient pas cher de la peau du maire de Londres et, pourtant, il a gagné son pari. Les gens ont constaté qu'il y a eu une réduction des accidents et de la congestion automobile et une amélioration de la qualité de vie. Les gens se rendent compte que payer quand on voit directement le résultat est bien mieux pour tout le monde que de rester bloqués dans des embouteillages gratuitement pendant des heures."

Publication La Presse
Date 2007-08-28
Pages p. A-5
Select in Zotero zotero://select/library/items/7N373TP5
Date d'ajout 19/05/2020 à 22:59:41
Modifié le 19/05/2020 à 23:03:29

Plan de transport de Montréal, Le brassage d'idées a commencé

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Permettre aux cyclistes de rouler à contresens de la circulation dans certaines rues; autoriser le secteur privé à concurrencer le service public sur certaines lignes de transports en commun; rendre des rues piétonnières pour relier des parcs entre eux: les idées ont fusé lors de la première soirée de consultation publique sur le Plan de transport de Montréal. Une quinzaine de mémoires ont déjà été déposés ou présentés devant la commission municipale qui se penche sur le Plan. La plupart des intervenants soutiennent les aspects innovateurs de la stratégie proposée par l'administration Tremblay pour mieux organiser nos façons de nous déplacer dans l'île. Mais il y a des bémols et des suggestions. Le Conseil régional de l'environnement a recommandé à la Ville de démarrer ce plan dès 2008 afin d'enclencher rapidement une dynamique. Il suggère aussi qu'on réduise les stationnements et qu'on les rende plus coûteux afin d'encourager les transports en commun. Fêtant ses 40 ans d'existence, Vélo Québec a proposé que Montréal fasse des représentations auprès de Québec pour que soit amendé le Code de la sécurité routière afin de permettre aux cyclistes de rouler à contresens dans certaines rues. "Cette mesure, fort utilisée en Europe du Nord, permet aux cyclistes de raccourcir leur trajet à vélo ou de bénéficier de rues tranquilles pour se déplacer et ce, en toute sécurité", a dit Suzanne Lareau, présidente-directrice générale de l'organisme. Vélo Québec souhaite aussi que les vélos puissent emprunter des voies réservées aux autobus et aux taxis, "comme Paris l'a fait avec succès", a dit Mme Lareau. De son côté, Projet Montréal veut créer des voies piétonnières "unifiant tous les espaces publics significatifs de la ville". Ces voies relieraient le parc du Mont-Royal aux parcs La Fontaine, Laurier et Villeray, mais aussi "toutes les places du XIXe siècle (champ de Mars, square Viger, square Saint-Louis et les squares Victoria, Dominion et Phillips)". Venu parler au nom de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, Mario Saint-Laurent a souhaité que le Plan soit l'occasion "d'établir de nouveaux partenariats avec le privé". Selon lui, la métropole aurait avantage à faire participer le privé pour réduire la dépendance financière du Plan vis-à-vis des gouvernements et "les pressions financières sur les citoyens de l'île". Il a évoqué "l'utilisation de capitaux du secteur privé" et la possibilité d'offrir des services de transports en commun au marché de la concurrence, comme cela s'est fait à Copenhague, Stockholm, Denver et San Diego. Une étude de ces partenariats public-privé étrangers faite par la firme Samson Bélair Deloitte & Touche a montré que sur une période de six à 14 ans, "on constate une diminution des coûts totaux d'exploitation de 8 à 31% pour un niveau de service plus élevé de 14 à 29% et une fréquentation du réseau augmentée de 9%". M. Saint-Laurent a cité les filiales québécoises des groupes Keolis, Veolia Transport et Transdev comme des exemples d'entreprises qui pourraient "faire bénéficier le Québec de l'expertise acquise" ailleurs dans le monde dans l'exploitation de tramways ou de lignes d'autobus. D'ailleurs, dans son mémoire, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain rappelle que pour passer de l'étape de projet à celle de la mise en service de véritables infrastructures de développement urbain durable, il faudra beaucoup d'argent. "L'ampleur des projets ne nous permet pas de compter sur une unique source de revenus, dit la présidente de la Chambre, Isabelle Hudon. C'est plutôt par la conjonction d'un ensemble de moyens, et en choisissant les plus appropriés, que nous y parviendrons."

Publication La Presse

Date 2007-08-24

Select in Zotero [zotero://select/library/items/FTU8K2IK](https://zotero.org/select/library/items/FTU8K2IK)

Date d'ajout 19/05/2020 à 22:56:56

Modifié le 19/05/2020 à 22:58:37

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Plan de transport de Montréal, Vision Montréal privilégie la réparation des infrastructures

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Pour la première journée des consultations publiques sur le Plan de transport de Montréal, Vision Montréal a proposé, hier, son plan: 1,7 milliard de dollars moins cher que celui de l'administration Tremblay, sans péages ni tramway dans le centre-ville et avec pour priorité la réparation des infrastructures. En conférence de presse, la chef de l'opposition, Noushig Eloyan, a dit que son parti voulait se démarquer "des idées de grandeur du maire" en proposant un plan qui "respecte nos moyens financiers tout en répondant aux réels besoins des citoyens". "Le Plan de transport de l'administration Tremblay, c'est grand, cher, avec de vieilles idées recyclées,

a-t-elle dit. Nous proposons de nous prendre en main avec des solutions à court terme, pragmatiques, efficaces et respectueuses de l'environnement." Vision Montréal privilégie la réparation des infrastructures, en tenant compte de la commission Johnson, et favorise le train sur rail ou le tramway uniquement pour prolonger les lignes du métro, par exemple la bleue. Ce parti s'oppose à toute ligne de tramway au centre-ville, préférant ajouter des autobus dans certaines zones. Il s'oppose aussi aux péages "comme mode de financement du plan de transport". "On n'est pas dans une bulle, a dit François Purcell. On a des partenaires à l'extérieur de l'île dont il faut tenir compte et cette approche de péages n'est pas efficace pour réduire le nombre de véhicules ni adaptée à notre réalité." Vision Montréal veut aussi une meilleure politique sur le stationnement, définie en concertation avec les commerçants et propose que la ville centre récupère la gestion du stationnement. Le vice-président de VM, Pierre-Yves Melançon, a soumis l'idée de regrouper les sociétés de transport de Montréal, Laval et de la Rive-Sud avec l'AMT pour créer une société de transport modelée sur la RATP, en France. Selon lui, cela permettra de mieux coordonner le transport régional. Mais une RATP à la québécoise ne risque-t-elle pas d'être à la fois un monstre de bureaucratie et une menace pour le service, en cas de grève, comme on le voit souvent à Paris? M. Melançon a précisé qu'une telle création nécessiterait de "rationaliser les conventions collectives" et permettrait de faire des économies d'échelle. Vision Montréal veut aussi passer des accords avec l'industrie du taxi pour créer, dans des quartiers moins bien desservis en transports en commun, un service de taxis collectifs, à l'image des colectivos de Cuba où le chauffeur prend plusieurs passagers pour des destinations différentes, l'usager choisissant où s'arrêter. Sur cinq ans, le scénario financier de Vision Montréal coûte 5,1 milliards, soit 1,7 milliard de moins que le coût des 21 chantiers présentés par le maire Gérald Tremblay et le responsable Transport à la Ville de Montréal, André Lavallée, au printemps dernier, soit 6,8 milliards. "1,7 milliard, c'est beaucoup, a dit Mme Eloyan. On peut faire autre chose avec cet argent, notamment réagir efficacement aux recommandations de la commission Johnson. L'actualité et la tragédie de Minneapolis confirment nos choix de commencer par le terre à terre avec la rénovation des infrastructures qu'on a déjà." Un grand nombre des orientations de VM (pour plus de 4 milliards) sont incluses dans le plan Tremblay-Lavallée, notamment la navette ferroviaire de l'Est, la modernisation des équipements du métro ou celle de la rue Notre-Dame Est. Interrogé pour savoir comment il allait financer ses orientations, François Purcell a répondu: "On n'est pas l'administration", avant de préciser que "le maire n'a convaincu personne à Québec. Nous, on ira convaincre Québec et on fera aussi affaire avec le secteur privé."

Publication La Presse

Date 2007-08-23

Pages p. A-22

Select in Zotero <zotero://select/library/items/5GX25GCD>

Date d'ajout 19/05/2020 à 22:52:37

Modifié le 19/05/2020 à 22:56:42

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

ÉCHANGEUR TURCOT, La fin d'un monstre de béton, L'échangeur Turcot sera reconstruit au coût de 1,5 milliard de dollars d'ici 2015

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé La ministre des Transports du Québec, Julie Boulet, a donné hier le coup d'envoi du plus grand chantier qu'ait connu Montréal depuis les Jeux olympiques de 1976 en annonçant la reconstruction de l'échangeur Turcot, dans le sud-ouest de la métropole, au coût estimé de 1,5 milliard de dollars. D'ici 2015, les immenses piliers qui soutiennent les voies routières de l'échangeur jusqu'à 30 mètres de haut seront graduellement remplacés par des remblais sur lesquels seront construites les nouvelles bretelles reliant les autoroutes Décarie (A-15), A-20, et Ville-Marie (A-720). Le projet de reconstruction de l'échangeur, où circulent près de 300 000 véhicules par jour, permettra ainsi de faire disparaître les deux tiers des grandes structures de béton qui composent l'immense spaghetti d'asphalte et de béton inauguré il y a 40 ans, juste à temps pour Expo 67. La reconstruction de l'échangeur Turcot s'étendra sur six ans, entre 2009 et 2015. Elle nécessitera l'utilisation d'environ un million de mètres cubes de terre et matériaux de remblai afin d'élever les nouvelles bretelles de l'échangeur jusqu'au niveau des voies routières des autoroutes 15 et 720, dont elles deviendront les prolongements au-dessus de l'ancienne gare de triage Turcot. Cet immense terrain industriel qui a été racheté au Canadien Pacifique en 2003 par Transports Québec sera lui-même mis à profit pour modifier le tracé de l'autoroute 20 Est, sur une distance de 4,5 km, entre les échangeurs Turcot et Montréal-Ouest. Ce faisant, une partie de l'ancienne gare de triage, d'une superficie d'environ 100 hectares, suffisante pour loger trois fois le parc LaFontaine, sera désenclavée par

le projet routier. Ce territoire, longeant le canal de Lachine sur plusieurs centaines de mètres, pourrait éventuellement accueillir un mégaprojet industriel ou commercial dans un secteur qui a été malmené depuis des décennies par le déclin manufacturier. Selon le MTQ, la majorité des nouvelles constructions n'auront pas d'incidences sur la circulation routière. Les nouvelles bretelles seront construites sous les bretelles actuelles de l'échangeur Turcot. Les voitures pourront donc continuer de circuler dans l'échangeur sans le moindre encombrement, jusqu'en 2013. Là, les choses vont se compliquer. Ombres au tableau Entre 2013 et 2015, le MTQ devra relier les autoroutes actuelles aux nouvelles bretelles sur remblai et procéder à la démolition des piliers de l'échangeur et des voies de circulation surélevées, à mesure que ces structures seront mises hors service. Pendant ces deux années de transition entre l'ancien et le nouvel échangeur, le carrefour autoroutier le plus achalandé de la métropole sera vraisemblablement transformé en bourbier. La vie risque aussi d'être bruyante et poussiéreuse pour les populations riveraines du sud-ouest de Montréal pendant la construction des remblais sur lesquels reposeront les nouvelles voies de circulation. Un million de mètres cubes de terre, de débris d'asphalte et de béton, ou d'autres matériaux inorganiques, devront être "importés", par camion ou par train, pour élever le terrain actuel jusqu'à la hauteur voulue. Les plus hauts remblais atteindront huit mètres. À titre d'exemple, avec un million de mètres cubes de terre, on pourrait remplir un trou faisant un kilomètre de long sur 100 mètres de large et 10 mètres de profondeur. À l'origine, le MTQ pensait pouvoir utiliser les terres d'excavation provenant d'un autre de ses mégaprojets routiers - celui de la transformation de la rue Notre-Dame, dans l'est de Montréal. Or, ce projet de 750 millions, dans lequel la Ville de Montréal est un partenaire, est encore loin d'être mis en chantier. Et les matériaux de remblai nécessaires à la reconstruction de l'échangeur Turcot devront être disponibles d'ici deux ans à peine. Le MTQ pourrait devoir trouver d'autres sources de matériaux. Par ailleurs, le projet du MTQ, qui fut chaleureusement accueilli hier par le maire de Montréal, Gérald Tremblay, a provoqué de vives critiques de Projet Montréal, un parti d'opposition au conseil municipal, qui l'a qualifié "d'occasion ratée de penser autrement l'avenir de Montréal". En soulignant que "les chaussées du nouvel échangeur seront 30% plus larges que celles d'aujourd'hui" et en rappelant les coûts élevés d'autres projets routiers à Montréal, le chef du parti, Richard Bergeron, a demandé ce qu'il advient des projets de transports en commun, sur lesquels doit reposer le projet de plan de transport de la Ville, proposé il y a quelques semaines par l'administration Tremblay. De la modernité à la désuétude Inauguré en 1967, à la même époque que le tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine et l'autoroute Décarie, l'échangeur Turcot fut salué à son époque comme l'une des grandes réalisations du génie québécois avec ses 7,7 km de bretelles surélevées culminant à 30 m de hauteur, et couvrant une superficie totale de 84 000 m². Aujourd'hui, 40 ans plus tard, il est surtout devenu un symbole de la vétusté des grandes infrastructures publiques de la métropole avec ses piliers délaminés laissant voir son armature d'acier sur des dizaines de mètres et ses grillages accrochés sous les voies de circulation afin d'empêcher le béton désagrégé de s'écraser sur les véhicules circulant en-dessous. En 1967, l'échangeur avait dû être construit en hauteur pour assurer le dégagement nécessaire à la circulation maritime dans le canal de Lachine et la circulation ferroviaire dans la gare Turcot. Ces contraintes n'existant plus aujourd'hui, le MTQ a décidé de ramener au sol les voies routières, ce qui permettra d'éliminer les deux tiers des structures de béton armé et d'économiser des sommes considérables sur l'entretien des nouvelles voies autoroutières. Encadré(s) : ÉCHANGEUR TURCOT Construction: 1966-1967 Inauguration: Avril 1967 Éléments: 13 bretelles totalisant 7,7 km de voies surélevées Superficie: 84 000 mètres carrés Hauteur: Jusqu'à 30 mètres Coûts en 1967: 24,5 millions\$ Projet Complexe Turcot Échéancier: 2009-2015 Inauguration prévue: Août 2015 Éléments: Quatre échangeurs à reconstruire (Turcot, de La Vérendrye, Angrignon, Montréal-Ouest) 25 voies de bretelles (12,76 kilomètres) 65% des structures actuelles seront éliminées Superficie: 28 structures en hauteur (167 000 mètres carrés) Hauteur: Remblais de huit mètres maximum Coût estimé: Entre 1,2 et 1,5 milliard\$ Illustration(s) : PHOTOS FOURNIES PAR TRANSPORTS QUÉBEC Les travaux permettront de libérer environ 100 hectares - soit trois fois le parc LaFontaine - qui pourront servir à des projets commerciaux ou industriels. Sur la photo de droite, on voit le site actuel, alors que celle de gauche représente le même endroit après les travaux. L'échangeur Turcot, ci-dessus, perdra de la hauteur. D'ici 2015, l'ouvrage achevé en 1967 et qui atteint à certains endroits 30m de haut, sera déposé sur des remblais qui n'excéderont pas huit mètres (photo de droite). En 1967, la construction de l'échangeur avait nécessité deux ans de travail et coûté moins de 25 millions. Sa reconstruction prendra six ans et devrait coûter 1,5 milliard.

Publication La Presse

Date 2007-06-30

Pages p. A-12

Select in Zotero <zotero://select/library/items/IVYEI9TJ>

Date d'ajout 19/05/2020 à 21:53:48

Modifié le 19/05/2020 à 21:55:16

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Plan de transport Le financement, Une vision régionale commune

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Publication La Presse

Date 2007-05-28

Pages p. A-5

Select in Zotero zotero://select/library/items/64AXTEBM

Date d'ajout 19/05/2020 à 21:46:31

Modifié le 19/05/2020 à 21:49:20

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Plan de transport Le financement, SONDAGE UNIMARKETING - LA PRESSE, Banlieusards et Montréalais favorables au péage sur les ponts

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé Selon un sondage Unimarketing-La Presse réalisé la semaine dernière, l'instauration d'un péage sur les ponts de Montréal aurait l'appui de presque deux personnes sur trois (65%) dans l'ensemble de la région métropolitaine. Cet appui serait aussi majoritaire chez les Montréalais (68%) que chez les banlieusards (61%), et ce, qu'ils soient usagers des transports en commun (69%) ou automobilistes (63%). "Les banlieusards ont une conscience sociale", commente Claude Bergeron, spécialiste en sondages chez Unimarketing. "Ils appuient le péage presque autant que les Montréalais, si la fluidité de la circulation est maintenue. Dans un sens, ça nous a surpris. Mais les chiffres sont clairs." Leur assentiment est fortement conditionnel à l'utilisation d'une technologie qui n'impose pas d'obstacle physique sur la route comme le faisaient les postes de péage abolis dans les années 80. Dans tous les sous-groupes mentionnés plus haut, les sondeurs ont noté une forte augmentation des appuis au péage après mention de technologies garantissant la fluidité de la circulation. L'appui au péage n'est pas non plus sans réserve: 39% des banlieusards interrogés y sont défavorables, contre 29% des Montréalais, malgré l'assurance d'une technologie qui ne nécessiterait pas d'arrêt du véhicule à une guérite. Les personnes qui possèdent une automobile sont aussi plus nombreuses (36%) à s'y opposer que les personnes qui n'en ont pas (27%). Il ne semble pas y avoir de mouvement pour restreindre le péage à la partie centrale de l'île, selon M. Bergeron. "Peu importe qu'ils habitent à Vaudreuil, l'île Perrot ou Repentigny, les navettiers s'attendent à ce que les péages s'appliquent à tous les ponts et tunnels, pas seulement au pont Jacques-Cartier." Selon le sondage Unimarketing, le péage aux entrées de l'île de Montréal aurait un impact majeur sur les habitudes de déplacement, tant dans les banlieues qu'à Montréal. Quinze pour cent des personnes interrogées ont affirmé qu'elles utiliseraient davantage le transport collectif si on instaurait le péage, et 14% d'entre elles (dont 21% en banlieue) prévoient plutôt réduire leurs déplacements dans la métropole. Ce sondage, qui portait sur le plan de transport de la Ville de Montréal rendu public le 17 mai, a été réalisé par téléphone auprès de 515 Montréalais et 514 résidents des banlieues nord et sud de la métropole, entre les 22 et 24 mai derniers. Le péage y est présenté comme l'un des moyens de financer les investissements de plus de 5 milliards de dollars prévus à ce plan, lequel fera bientôt l'objet de consultations publiques (voir autre texte). "Un sujet controversé" À quoi devraient servir les revenus de ce péage? Devrait-on l'étendre aussi aux autoroutes en plus des ponts et du tunnel? À quelles heures devrait-on s'appliquer? Le péage devrait-il être plus élevé pour les véhicules plus énergivores? Sur toutes ces questions, révèle le sondage Unimarketing, Montréalais et banlieusards ont à peu près les mêmes points de vue. Ainsi, 72% des répondants, tous groupes confondus, estiment que les recettes du péage doivent financer les transports en commun. Un peu plus de la moitié (57%) estime aussi que les projets financés par le péage devraient profiter à la fois à Montréal et aux banlieues. De même, 57% des répondants sont défavorables au péage sur les autoroutes, sans différence significative selon le lieu de résidence. Tous les répondants se sont par ailleurs montrés très partagés quant aux heures d'application du péage: 31% préfèrent qu'il soit limité aux heures de pointe, 26% estiment qu'il devrait s'appliquer en tout temps et 21%, seulement les jours de semaine. Mais encore une fois, aucune différence significative n'est apparue entre les points de vue exprimés à Montréal ou en banlieue quant aux plages horaires. Selon les sondeurs, le péage reste tout de même un "sujet controversé", malgré toutes ces convergences de vues. On observe ainsi que, en banlieue, 56% des gens se sont dits spontanément défavorables au péage alors que seulement 42% d'entre eux y étaient favorables. À l'inverse, 54% des Montréalais se sont dits pour

l'instauration du péage, et 42% contre. "Même si les majorités sont plutôt faibles, Montréalais et banlieusards s'opposent sur cette question, tout comme les automobilistes et ceux qui utilisent les transports en commun ou les modes de transport actifs (vélo, marche)". "Cependant, note Unimarketing, les principaux groupes d'opposants - les banlieusards et les automobilistes - y deviennent majoritairement favorables si on garantit que le péage n'affectera pas la circulation." L'appui au péage passe alors de 54% à 68% chez les Montréalais, et de 42% à 61% dans les banlieues. "On constate donc, concluent-ils, que le principe de payer pour traverser les ponts et tunnel apparaît acceptable à la majorité."

Publication La Presse

Date 2007-05-28

Pages p. A-1

Select in Zotero zotero://select/library/items/M4A9NRHI

Date d'ajout 19/05/2020 à 21:49:28

Modifié le 19/05/2020 à 21:51:08

Entrevue exclusive avec Gérald Tremblay L'oeuvre humanitaire d'un maire

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Avec son plan de transport, qui propose une nouvelle façon de se déplacer plus respectueuse de l'environnement, plus apaisante et plus rentable économiquement, Gérald Tremblay affirme qu'il présente aux Montréalais une valeur maintenant universellement partagée: protéger la planète au nom de la dignité et de la justice humaines. En mars, le maire Tremblay a rencontré ses homologues de grandes villes du monde lors d'un congrès au Brésil sur la biodiversité. Il a alors mieux compris l'importance du plan de transport, a-t-il expliqué hier à La Presse, lors d'une rencontre à la marina de La Ronde. "Le maire de Quito, en Équateur, m'a dit que, avec le réchauffement climatique, sa population est en danger, car l'eau potable provient de glaciers qui sont en train de disparaître. Il m'a dit: "Aide-moi!" Agir en faveur du transport en commun, c'est donc aussi vouloir la paix et le respect de la dignité humaine, où que ce soit sur la planète, en Afrique, en Chine ou à Toronto. C'est une question de justice humaine, de valeurs profondes de société. Est-ce qu'on n'en est pas rendu à donner plus de considération à l'intérêt commun? C'est là le véritable débat." Et si les Montréalais ne sont pas prêts à changer leurs habitudes? "Je serais très surpris, dit Gérald Tremblay. Il y a déjà une mobilisation. Les Montréalais voient tous les jours les problèmes de qualité de l'air, le transport en commun à améliorer, la cinquantaine de décès par an liés à la pollution, les 12 000 blessés dans des accidents de la circulation." Il croit que les citoyens sont capables de s'ajuster au moment d'une crise, comme lors de la tragédie du viaduc de la Concorde. "Il y a eu, après la tragédie, du covoiturage et plus de trains de banlieue, dit-il. N'attendons pas une crise. Agissons! C'est un objectif noble." Pollution et congestion Le maire estime que le secteur privé est conscient des coûts que représentent les pertes de productivité causées par les bouchons de circulation, les accidents, l'insécurité, les retards et les problèmes de santé, de stress, de fatigue, etc. "Combien ça coûte, tout ça?" demande-t-il. Il souhaite également que les Montréalais les moins riches aient droit à un environnement sain, à des rues calmes et reverdies, à un quartier où règnent la sécurité et le bien-être. "Ceux qui ont les moyens peuvent quitter Montréal et aller habiter ailleurs dans une maison de 350 000, 400 000\$ et s'acheter une ou deux voitures, dit-il. Mais ceux qui gagnent 30 000, 40 000\$ par année restent à Montréal. Pourquoi seraient-ils pénalisés? Pourquoi seraient-ils obligés de voir des autos rouler vite dans leur quartier, compromettre leur sécurité et leur santé? On ne part pas en guerre contre le 450, au contraire. On donne un choix aux gens. Et les citoyens vont le réaliser. Ils savent ce que Jean Lemire dit, ce que des gens qui ont passé leur vie à sauver la planète ont vu de leurs yeux: les effets du réchauffement climatique." Du coup, le maire pense que le financement du plan ira de soi. Il discutera avec Québec et Ottawa au cours des prochains jours et fonde bien des espoirs de ce côté. Il croit que les deux gouvernements réaliseront qu'il est logique et surtout rentable à long terme de favoriser un réseau de transport en commun modernisé et convivial. Mais même si le financement des deux ordres de gouvernement est assuré, M. Tremblay pense que des péages électroniques (sans guérites) seront nécessaires pour sensibiliser les citoyens aux effets nocifs de l'automobile et les encourager à utiliser le transport en commun (TEC). Informer et agir Le maire souhaite un débat. Les citoyens pourront prendre connaissance du plan le 11 juin, au conseil d'agglomération, et le 20 juin, au conseil municipal. Des débats se tiendront ensuite dans les arrondissements et les villes liées. "Il y aura des consultations itinérantes en août et en septembre, dit-il. Il faut aller voir les gens, avoir une écoute attentive de ce qu'ils pensent." Il espère aussi que les villes de banlieue participeront au débat. Quoi qu'il en soit, le plan commence déjà à s'appliquer. Ainsi, les travaux de la piste cyclable du boulevard de Maisonneuve, entre les rues Berri et Greene, ont déjà commencé près de la rue Bishop, dit-il. Les travaux principaux seront finis en septembre, et la piste sera aménagée d'ici la fin de l'année. Il promet également que la reconstruction de la rue Notre-Dame - un dossier où sa crédibilité est engagée - sera déjà bien avancée lorsqu'il achèvera son second mandat, en 2009. Volubile et en pleine forme hier, le maire est emballé par tous ces projets, auxquels ont

travaillé le fonctionnaire Yves Provost et les conseillers André Lavallée (maître d'oeuvre), Claude Dauphin et Claude Trudel. "Il n'y a jamais eu un tel plan à Montréal, dit-il. C'est Québec qui nous imposait une autoroute de béton comme Décarie, la Métropolitaine, l'échangeur Turcot. C'est pour ça que ça a pris un peu de temps pour entreprendre la rue Notre-Dame. Parce que là, on a dit non! On le fait ensemble! Et j'ai refusé qu'on en fasse une autoroute en tranchée où non seulement il y avait encore du béton mais où, en plus, on coupait les citoyens du fleuve. Alors on s'est battus, oui." Selon M. Tremblay, on ne peut plus dilapider les fonds publics en polluant notre environnement et en minant notre santé et notre économie avec les problèmes de congestion automobile. Il croit que les citoyens comprendront que son projet - notamment les péages - prend en considération leur bien-être et celui des finances publiques. "On s'est tellement endettés dans le passé que les gens sont sur la défensive. C'est normal. C'est un changement profond, mais on ne peut plus attendre. Un dramaturge disait: "J'ai gaspillé le temps et c'est maintenant le temps qui me consume." C'est très approprié. Tous les jours, les gens me disent qu'ils veulent une ville plus verte, plus humaine, plus prospère et plus propre."

Publication La Presse

Date 2007-05-20p. A-6

Select in Zotero zotero://select/library/items/WRWUVJWI

Date d'ajout 19/05/2020 à 22:48:58

Modifié le 19/05/2020 à 22:50:04

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL Une révolution écologique de 5,1 milliards

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé L'administration Tremblay a déposé hier un ambitieux plan de transport pour les Montréalais. Plus de transports en commun, de marcheurs, de cyclistes. De l'air de meilleure qualité, une ville plus verte et plus conviviale. Au total, on prévoit lancer 21 chantiers au cours des 10 premières années du plan. Coût de l'opération: 5,1 milliards, puisés dans toutes sortes de poches. Surtout celles des automobilistes, qui pourraient voir réapparaître les péages. Réchauffement climatique oblige, le maire Gérald Tremblay propose aux Montréalais une véritable révolution écologique en matière de déplacements urbains: l'ambitieux Plan de transport dévoilé hier prévoit des investissements de 6,7 milliards dans les transports en commun que l'agglomération pourrait éponger avec l'introduction d'une douzaine de péages automatisés dans l'île qui rapporteraient 300 millions par an. Avec ce premier Plan de transport qui découle du Sommet de Montréal de 2002, le maire et le conseiller responsable du transport au comité exécutif, André Lavallée, ont présenté une des plateformes politiques majeures du second mandat du maire. "Nous n'avons plus le choix, a dit Gérald Tremblay. Nous devons adopter une approche qui met résolument le cap sur la qualité de l'air et la qualité de vie." Au Québec, les transports comptent pour 38% de la production des gaz à effet de serre et Montréal tient à anticiper l'accroissement de 112 000 déplacements matinaux supplémentaires en voiture prévus d'ici 2021 dans l'île. Le plan, qui sera soumis à la consultation publique en juin et en août, prévoit la réalisation de 21 chantiers en 10 ans nécessitant un investissement de 5,1 milliards: 1,6 milliard de l'agglomération et 3,5 milliards des autres "partenaires" (Québec, Ottawa, AMT, villes de banlieue, etc.). Le transport en commun (TEC) est au coeur du plan: réseau de tramways, ligne du Train de l'Est, ligne ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport, modernisation du métro dont la ligne bleue sera prolongée jusqu'à Pie-IX, voies réservées pour les autobus, doublement du réseau cyclable en sept ans, etc. La voie est tracée pour une interprétation écologique et collective des déplacements dans l'île. Les 1,4 milliard de dollars investis en 10 ans pour améliorer le réseau routier (presque quatre fois moins que pour le TEC) illustrent que la vision est claire pour l'équipe Tremblay: les déplacements en auto ne sont plus souhaités ni encouragés. L'administration veut transformer la qualité de vie des Montréalais, avec des rues apaisées, des cyclistes et des piétons en sécurité hiver comme été. Le réseau de pistes cyclables déneigées l'hiver est sans précédent. Les vélos pourront être transportés par des taxis et des autobus et auront un bien meilleur accès dans le métro et les trains, notamment aux heures de pointe où actuellement ils sont loin d'être bienvenus. Le financement Mais comment pourra-t-on financer des dépenses moyennes additionnelles de 215 millions par an durant 20 ans? C'est évidemment le retour des péages qui marque le plus les esprits, même si la Ville espère que la Stratégie nationale des transports collectifs finira par assurer un financement pérenne pour les villes canadiennes qui investissent dans des modes de transport durable. L'administration rappelle qu'à l'heure des choix de société et du principe de "l'utilisateur payeur", d'autres villes dans le monde, comme Londres, Singapour, Oslo ou Stockholm, ont opté pour le péage afin de réduire le polluant trafic automobile. Ces péages seraient situés à Montréal à l'entrée de la douzaine de ponts arrivant dans l'île et sur la 20 et la 40. Selon André

Lavallée, la Ville a l'autorité pour les instituer. Comme la discussion sur les péages va se dérouler cet été, l'administration ne dit pas combien il en coûtera pour venir en auto dans l'île ou circuler sur le réseau autoroutier. Il devrait y avoir des prix différents pour les heures de pointe ou la fin de semaine et pour les divers types de véhicules. Les écolos applaudissent Les écologistes ont applaudi l'idée d'instaurer des péages. Robert Perreault, du Conseil régional de l'environnement, a toutefois proposé que l'argent récolté puisse être réparti entre les villes de Montréal, de la couronne nord et de la Rive-Sud, pour développer le réseau de transport public de toute la région. Ce faisant, le représentant des écologistes s'inspirait de ce qu'a fait Stockholm, sans toutefois aller aussi loin. Les autorités de cette ville ont en effet décidé que pour les premières années d'implantation d'un péage autour du centre-ville, les fonds collectés iraient en priorité aux liens interurbains, une façon d'amadouer les banlieusards à cette mesure difficile à digérer. Pour sa part, Florence Junca-Adenot, professeur au département d'études urbaines de l'UQAM, s'est dite en désaccord avec le péage, une position qu'elle défendait déjà lorsqu'elle était présidente de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Elle préférerait une hausse de la taxe sur l'essence, comme cela s'est fait à Vancouver (15 cent le litre). "Avec le péage, a-t-elle souligné, il y a toujours le risque que cela encourage les citoyens et les entreprises à quitter Montréal pour la banlieue." En 2004, d'ailleurs, Londres avait déploré un tel impact à la suite de l'implantation du péage. Les commerces au coeur de la métropole soutenaient que leurs ventes avaient diminué de 5 à 20%, ce qui incitait près de 30% d'entre eux à envisager un déménagement à l'extérieur du périmètre. Ottawa et Québec Au cas où le péage ne serait pas retenu, Montréal devra compter sur Ottawa et Québec et une série de taxes pour financer son plan. La Ville souhaite que le gouvernement Harper efface l'humiliante dernière place du Canada au sein de l'OCDE comme pays dont l'État central finance le moins les transports en commun. Le chef conservateur pourrait y remédier en reversant aux villes une partie de la TPS de 6% (un point sur les six points), ce qui donnerait 275 millions à la métropole, qui veut aussi qu'Ottawa pérennise la portion de 25% de la taxe d'accise sur l'essence qui permet de payer 5,1% du coût du TEC dans l'île. La Ville espère que le gouvernement Charest sera aussi plus généreux qu'il ne l'a été jusque-là. Elle veut que la somme versée par Québec à l'AMT à partir des droits d'immatriculation (51 millions par an) soit indexée et qu'on hausse la taxe spéciale sur l'essence, de 1,5 cent à 10 cent le litre. Cela permettrait à Montréal d'engranger 270 millions par année. Montréal veut aussi taxer les stationnements privés de longue durée ce qui fournirait plusieurs dizaines de millions, faire payer l'industrie du camionnage et appliquer une taxe française qui lui permettrait de percevoir 1,2 milliard par an. Cette taxe sur la masse salariale des entreprises (d'un taux de 1,4 à 2,6%) permet à la région parisienne de financer 71% de ses dépenses dans le TEC. Le plan peut être consulté à www.ville.montreal.qc.ca/plandetransport. Encadré(s) : 21 CHANTIERS EN 10 ANS 1 > Réseau de tramway 985 millions 2 > Navette ferroviaire centre-ville-aéroport Trudeau 550 millions 3 > Moderniser le métro 1,14 milliard 4 > Prolonger le métro vers l'Est 170 millions 5 > Amélioration du service de la STM 380 millions 6 > Favoriser le covoiturage Indéfini 7 > Plus d'autobus sur le corridor du pont Champlain 120 millions 8 > Voies réservées aux autobus 125 millions 9 > Mesures de priorité pour autobus 60 millions 10 > Plans de gestion des déplacements Indéfini 11 > Modernisation de la rue Notre-Dame 750 millions 12 > Réaliser le train de l'Est 300 millions 13 > Vélo, notamment doubler le réseau cyclable en sept ans 109 millions 14 > Appliquer la Charte du piéton 33 millions 15 > Priorité aux piétons au centre-ville 12,6 millions 16 > Implanter des quartiers verts Indéfini 17 > Augmenter la sécurité des déplacements 60 millions 18 > Entretien et aménager le réseau routier 300 millions 19 > Faciliter le transport des marchandises Indéfini 20 > Concentrer la gouvernance en matière de transports Indéfini 21 > Financer tous ces chantiers ! 5,1milliards Illustration(s) : Le tramway sera de retour dans les rues montréalaises, d'abord dans le Vieux-Montréal et le quartier des spectacles, puis selon deux axes nord-sud, sur le chemin de la Côte-des-Neiges et sur l'avenue du Parc. Coût de l'opération : 985 millions en 10 ans. La photo ci-dessus date de 1932 et a été prise rue Craig, aujourd'hui Saint-Antoine.

Publication La Presse

Date 2007-05-18

Pages p. A-2

Select in Zotero [zotero://select/library/items/WJCC7Z4I](https://zotero.org/select/library/items/WJCC7Z4I)

Date d'ajout 21/04/2020 à 11:53:54

Modifié le 19/05/2020 à 22:51:19

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Notes :

PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

21 CHANTIERS EN 10 ANS

1 • Réseau de tramway

985 millions

2 • Navette ferroviaire
centre-ville-aéroport Trudeau

550 millions

3 • Moderniser le métro

1,14 milliard

4 • Prolonger le métro vers l'Est

170 millions

5 • Amélioration du service
de la STM

380 millions

6 • Favoriser le covoiturage

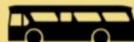
Indéfini

7 • Plus d'autobus sur le corridor
du pont Champlain

120 millions

8 • Voies réservées aux autobus

125 millions



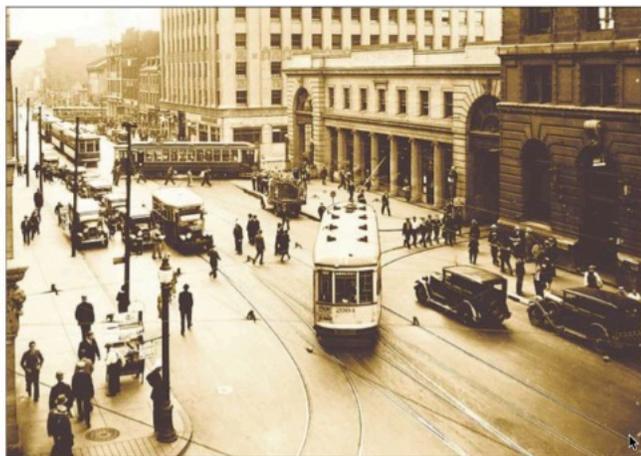
9 • Mesures de priorité
pour autobus

60 millions

10 • Plans de gestion
des déplacements

Indéfini

UNE RÉVOLUTION ÉCOLO



Le tramway sera de retour dans les rues montréalaises. D'abord dans le Vieux-Montréal et le quartier des spectacles, puis selon deux axes nord-sud, sur le chemin de la Côte-des-Neiges et sur l'avenue de Paris. Coût de l'opération: 985 millions en 10 ans. La photo ci-dessus date de 1922 et a été prise rue Crémieux, vers le boulevard Saint-Jacques.

environnement évoluer au cours des prochaines années. Un tel chantier est plus que nécessaire, souligne-t-on, car la pratique de la marche ne cesse de diminuer à Montréal depuis 1987. Il n'y a par exemple que 45% des moins de 17 ans qui privilégient la marche comme mode de déplacement principal, comparativement à 52% en 1993. On promet ainsi de réviser dès cette année "l'ensemble des passages piétonniers" pour accroître la sécurité des piétons, adapter les feux de circulation aux besoins des bipèdes, déneiger les trottoirs en priorité après une tempête de neige et piétonner "des axes et des pôles fortement achalandés par les piétons" (aucune précision n'est donnée). Fait intéressant, Montréal s'est inspiré de Paris et propose à ses arrondissements de mettre en place des "quartiers verts". Il s'agit de secteurs où l'on pourra restreindre l'accès à l'auto, réduire la vitesse permise à 40 km/h, verdir le domaine public et favoriser en tout temps la marche et le vélo. "Il a toujours fallu se plier à la sacro-sainte fluidité des rues pour des raisons de sécurité entre autres, a indiqué le responsable du transport, André Lavallée. Nous rompons clairement avec cette vision. Et les arrondissements peuvent agir dès maintenant en ce sens." Pour joindre notre journaliste: francois.cardinal@lapresse.ca

Illustration(s) : Boily, David La Ville veut doubler le réseau cyclable. En plus, elle entend rendre 70km de pistes cyclables praticables en hiver.

Publication La Presse

Date 2007-05-18

Pages p. A-4

Select in Zotero zotero://select/library/items/WIUA4X23

Date d'ajout 21/04/2020 à 12:12:51

Modifié le 19/05/2020 à 22:51:27

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Ne boudons pas notre plaisir

Type Article de journal

Auteur Michèle Ouimet

Résumé Quand on tourne les pages du plan de transport déposé, hier, par la Ville de Montréal, on se dit: Wow! Des tramways, des pistes cyclables ouvertes l'hiver, des quartiers verts, un train qui fait la navette entre l'aéroport et le centre-ville, de nouvelles stations de métro dans l'est de Montréal, la transformation d'une partie de l'autoroute Bonaventure en boulevard... Oui, oui, oui. Difficile de dire: non merci, c'est trop. Au total: 21 chantiers. Montant de la facture: plus de 10 milliards sur 20 ans. Bon, d'accord, il y a du réchauffé. La modernisation de la rue Notre-Dame a de la barbe. Le projet est presque aussi vieux que le prolongement de l'autoroute 30. C'est dire. Gérald Tremblay a aussi sorti son dictionnaire des synonymes: mettre en oeuvre, faciliter, consolider, se donner les moyens, améliorer, favoriser. Il a un peu étiré la sauce pour obtenir ses 21 chantiers. Mais bon, ne boudons pas notre plaisir. Le maire et son responsable des transports, André Lavallée, ont fait du bon boulot. Priorité aux transports en commun. La Ville a pris acte du réchauffement de la planète. On n'en attendait pas moins. Enfin une administration municipale qui ose toucher à la sacro-sainte auto. Il était temps. Autre idée intéressante: un péage sur les ponts et les axes autoroutiers, comme la Métropolitaine. Montréal veut imiter Londres et Stockholm qui financent leur réseau de transports en commun avec un péage au centre-ville. Le maire récupère l'idée. Le péage serait imposé sur les rues qui mènent aux ponts et aux axes autoroutiers et non sur les ponts et les autoroutes qui sont de juridiction fédérale ou provinciale. Une approche intelligente, pour ne pas dire vlimeuse, qui évite à Montréal d'attendre, pour ne pas dire quêter, le feu vert de Québec et Ottawa. Montréal pense recueillir 300 millions par année avec ses péages, une somme rondelette qui servira à financer les transports en commun. Le but est noble, mais une taxe reste une taxe. Le maire a promis de ne pas augmenter le fardeau fiscal des contribuables pendant son mandat. Pourtant, il s'apprête à piger 300 millions par année dans les poches des automobilistes, dont plusieurs sont montréalais. Mais ne soyons pas pisse-vinaigre. Il faut bien que quelqu'un paie. Et l'automobiliste, ce méchant pollueur, est une cible privilégiée en cette époque pro-Kyoto. Parlons argent. Les deux dernières pages du plan de transport, qui s'intitule Réinventer Montréal, donnent le tournis. On pourrait l'appeler: Réinventer les taxes. Je vous balance la liste, comme ça, sans ménagement. Taxe sur le stationnement: 40 millions; taxe sur l'essence: 10 cents le litre; 1% de la TPS: 275 millions; droits d'immatriculation: 50 millions; contribution de l'employeur: 1,2 milliard; péages: 300 millions. La Ville rêve. Elle a le droit. Les plans sont là pour ça. Je ne veux pas casser le party, mais je voudrais juste rappeler que le syndicat des employés d'entretien de la Société de transport de Montréal (STM) s'apprête à déclencher une grève mardi. La STM jure qu'elle n'a pas un sou, que ses finances sont à plat et que l'année 2007 va se solder par un déficit de 22 millions. Mais oublions ces détails triviaux et ne boudons pas notre plaisir. Résumons-nous: beau plan. Cohérent, imaginatif, osé, bourré de bonnes idées, résolument pro-transports en commun, marche et vélo. Mais Montréal est coincée. Elle contrôle bien peu de choses. Prenons

l'autoroute Bonaventure. La Ville démolit uniquement la portion située entre les rues Notre-Dame et Wellington. Elle ne peut pas toucher au tronçon qui longe le fleuve, car il appartient à Ottawa. Et Stephen Harper a d'autres chats à fouetter. Sait-il seulement que cette autoroute existe? Même chose pour le métro. Québec décide. Pour les tramways: Québec et Ottawa allongent l'argent. Etc. Montréal ne contrôle pas, non plus, les échelons inférieurs. Elle veut créer des quartiers verts où le trafic est ralenti, mais elle ne peut rien imposer. Que suggérer. Ce sont les arrondissements qui décident. Montréal a fait ses devoirs. À Ottawa, Québec et aux arrondissements de faire les leurs.

Publication La Presse

Date 2007-05-18

Pages p. A-5

Select in Zotero zotero://select/library/items/KQI9F5YL

Date d'ajout 21/04/2020 à 12:15:28

Modifié le 21/04/2020 à 12:18:24

PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, Un réseau royal de transports en commun

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Le maire de Montréal, Gérald Tremblay, pense que les mentalités vont changer et que les Montréalais et les visiteurs de l'île vont de plus en plus se déplacer en utilisant d'autres modes de transport que l'auto. Pour se donner toutes les chances de gagner son pari, il veut redéfinir le réseau de transport collectif montréalais pour accroître la fréquentation de 26% d'ici 2021 grâce à un métro modernisé, un réseau de tramways, deux nouvelles lignes de train et des autobus plus fréquents, plus modernes, plus fiables et plus rapides. Les ambitions du maire et de son sherpa au transport collectif, André Lavallée, sont immenses: augmenter de façon considérable la clientèle de la Société de transport de Montréal (STM) en renversant la tendance. Entre 1987 et 2003, la part du transport en commun dans l'île est passée de 38% à 33%. Pour cela, on veut redonner le goût aux citoyens de prendre le métro, l'autobus, le train ou le tramway et on souhaite que les usagers aient "le courage de changer d'habitudes". La Presse l'avait annoncé cet hiver: le tramway reviendra dans les rues montréalaises, d'abord dans le Vieux-Montréal et le quartier des spectacles, puis selon deux axes nord-sud, sur le chemin de la Côte-des-Neiges et sur l'avenue du Parc. Cela coûtera 985 millions en 10 ans, dont le tiers sera assumé par l'agglomération. Des prolongements à plus long terme sont prévus le long du canal de Lachine, rue Notre-Dame, boulevard Pie-IX et sur le boulevard Henri-Bourassa, entre la station de métro et le pont Pie-IX. Le métro sera complètement modernisé (la moitié du parc de wagons sera remplacée), mieux accessible, plus sécuritaire, plus propre, plus fréquent aux heures de pointe et prolongé vers l'est avec la création d'une station Pie-IX après celle de Saint-Michel. La Ville prévoit ensuite rallonger cette ligne bleue jusqu'à Saint-Léonard et Anjou et rallonger la ligne orange de Côte-Vertu à Bois-Franc, au niveau de la ligne de train Montréal-Deux-Montagnes. Elle veut aussi implanter des stationnements incitatifs près des stations de métro, comme entre Angrignon et le centre-ville, et elle espère que des péages encourageraient les automobilistes à prendre le métro, notamment à Longueuil et Laval. Pour l'autobus, le plan prévoit l'intensification d'un service rapide (SRB) pour transporter les usagers sur des voies express qui concurrenceront l'auto. Cela coûtera 100 millions. L'île sera quadrillée par un réseau où les autobus seront prioritaires. Les artères Henri-Bourassa, Notre-Dame et Pie-IX ont été identifiées pour fournir ce service super performant. La STM a déjà annoncé l'augmentation de son parc d'autobus avec l'achat d'autobus articulés et de quelques unités hybrides. Elle souhaite rendre le service d'autobus plus attrayant, plus ponctuel, plus confortable (avec plus d'abribus) et plus intégré aux besoins particuliers, par exemple en reliant les résidences de personnes âgées ou en améliorant l'accès aux secteurs industriels. Un train pour l'aéroport Enfin, pour le train, même si l'on n'a jamais construit de train rapide entre Mirabel et le centre-ville pour favoriser une île moins bruyante et moins polluée, la Ville consent à soutenir Montréal-Trudeau en planifiant un train qui reliera en 20 minutes l'aéroport au centre-ville. Cela coûtera près de 600 millions et permettra d'augmenter le nombre de voyageurs qui se rendent à Dorval en transports en commun, soit actuellement 4% des usagers seulement, un des taux les plus faibles au monde. La voie ferrée de la ligne Montréal-Deux-Montagnes sera aussi doublée d'ici cinq ans entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds, ce qui permettra d'en accroître l'efficacité. Enfin, la Ville va étudier avec Québec la possibilité d'obliger les entreprises offrant gratuitement du stationnement à donner à tous leurs employés le choix entre le stationnement gratuit ou une prime équivalente en argent pour payer une partie de leurs transports en commun. Elle remet d'ailleurs en question l'allocation dont bénéficient certains de ses employés pour garer leur véhicule au centre-ville. "À 1\$ le litre d'essence, certains citoyens remettent en question leurs projets de vacances. On est maintenant à 1,20\$ le litre et on sera bientôt à 1,50\$. On aura de moins en moins les moyens d'utiliser tous les jours un transport individuel", a dit André Lavallée. Yves Provost, directeur général adjoint Infrastructures, Transports et Environnement à la Ville, estime qu'avec ce plan, Montréal permettra à la province d'économiser 100 millions de dollars par an, notamment en soins de santé.

Publication La Presse
Date 2007-05-18
Pages p. A-2
Select in Zotero zotero://select/library/items/MG8GNYMU
Date d'ajout 19/05/2020 à 22:44:00
Modifié le 19/05/2020 à 22:51:10

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

MONTRÉAL À VÉLO Montréal louera des vélos Le plan de transport fera une grande place à la bicyclette

Type Article de journal
Auteur Éric Clément
Résumé Cyclistes montréalais, réjouissez-vous ! Le Plan de transport de la Ville de Montréal réservera une grande place à la bicyclette : création de nouveaux tronçons de pistes cyclables, ouverture d'une partie du réseau l'hiver, mise en place de nombreux stationnements pour vélos au centre-ville et, comme à Lyon, en France, mise sur pied d'un service de location de cycles. Après l'annonce, lundi, d'une piste cyclable sur le boulevard De Maisonneuve, de Berri-UQAM à Westmount, l'administration de Gérald Tremblay veut marquer les esprits. Le maire avait confié à André Lavallée le mandat de développer, avec le plan de transport, une véritable politique cycliste. Le maire de Rosemont-La Petite-Patrie, membre du comité exécutif, s'y attelle : le plan cycliste de Montréal, qui sera présenté dans quelques jours, est ambitieux. La Presse a appris que ce plan contiendra toute une série d'initiatives, notamment un plan de déplacement urbain des cyclistes en hiver (avec une partie du réseau déneigé) et un programme pour relier les pistes cyclables existantes entre elles afin de densifier ce réseau et d'y faciliter le déplacement des cyclistes. Un seul hic : le gouvernement provincial devra aider Montréal pour doter la métropole d'un réseau cycliste digne des grandes villes du monde. Et pour l'instant, le gouvernement Charest n'a aucun engagement précis pour satisfaire les amateurs de la " petite reine " à Montréal. Vélos à louer Mais aide de Québec ou pas, l'idée de créer un service de vélos en libre-service et loués à bas prix ira de l'avant. La Corporation de développement économique communautaire (CDEC) de Rosemont-La Petite-Patrie coordonne ce dossier. Elle fait partie d'un collectif de CDEC qui se penchent sur ce projet avec Stationnement de Montréal afin que soit créée une entreprise d'économie sociale qui aura pour mission de développer la location de vélos à la grandeur de Montréal. Les démarches faites par Montréal auprès du secteur privé n'ont pas abouti et c'est la raison pour laquelle c'est une entreprise d'économie sociale alliée à l'expérience de Stationnement de Montréal qui se lancera dans cette aventure. Les CDEC utiliseront leurs fonds d'investissement pour faire fonctionner l'entreprise d'économie sociale. Enthousiaste à l'idée de réaliser ce projet, Stationnement de Montréal fournira son expertise logistique, opérationnelle et technologique, notamment ses bornes de stationnement qui fonctionnent de façon autonome, avec des ondes cellulaires. L'entreprise d'économie sociale aura la responsabilité de la gestion du stock de bicyclettes, leur réparation et leur surveillance dans les zones de stationnement. Elle pourra aussi faire de l'entretien de vélos privés et louer des espaces de stationnement. " On en est au stade de l'étude de faisabilité, mais notre intention est de déployer rapidement cette entreprise ", dit Jean-François Lalonde, directeur général de la CDEC. Il pense qu'un projet-pilote pourrait même démarrer l'automne prochain, mais Stationnement de Montréal opte plus pour 2008. Le directeur des communications de Stationnement de Montréal, Michel Philibert, dit que c'est un projet complexe à mettre sur pied et que cela requiert beaucoup d'attention et de préparation. " Quand on parle de vélos en libre-service, on parle aussi d'une transaction en temps réel avec une carte de crédit ou une carte de membre, comme à Lyon, dit-il. C'est aussi une opération d'entretien de mobilier urbain, comme on le fait pour nos 16 000 places de stationnement tarifées. " À Lyon, où plus de 3000 vélos sont disponibles à 250 endroits différents, c'est une entreprise privée, le publicitaire JCDecaux, qui a créé le réseau de location de vélos fréquenté par 60 000 abonnés lyonnais, soit plus de 10 % de la population ! Paris a donné le contrat à JCDecaux, qui implantera cet été 14 000 vélos à 1000 endroits de la capitale française. D'autres villes, comme Montpellier, planteront la location de vélos cet été en France. Quant à Nantes, on vous loue un tricycle électrique pour faire vos courses ! " Lyon est un des modèles que l'on regarde, dit M. Lalonde. Mais notre climat est différent. Et pour que cela marche, il faut mettre ce service sur pied en même temps que des places de stationnement et un réseau de pistes cyclables adéquat. "

Publication La Presse
Date 2007-05-03
Pages p. A-8

Select in Zotero zotero://select/library/items/2SQIEELC

Date d'ajout 21/04/2020 à 11:48:02

Modifié le 19/05/2020 à 22:51:49

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Nouvelle piste cyclable sur de Maisonneuve

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Le vélo s'installe au centre-ville Que les automobilistes se le tiennent pour dit : ils sont de moins en moins bienvenus au centre-ville et l'administration du maire Gerald Tremblay l'a fait clairement savoir hier en annonçant la création d'une large piste cyclable sur une grosse partie du boulevard De Maisonneuve, entre les rues Berri et Greene. Cette piste " attendue depuis 25 ans " sera " une bouffée d'air pour le centre-ville ", a dit le maire, et hiver comme été, puisqu'elle sera ouverte toute l'année, étant facilement déneigée à cause de sa grande largeur (3 mètres). Elle sera accessible dès la fin de cette année. Le coût de la réalisation de ces quatre nouveaux kilomètres cyclables est de 3,5 millions. Quelque 200 places de stationnement automobile disparaîtront du côté sud du boulevard pour pouvoir créer cette piste. On pourra y rouler tranquillement (dans les deux sens) sans être inquiété par les véhicules à moteur puisqu'un muret de béton et des pots de fleurs (l'été) la sépareront de la voie réservée aux automobiles. Quelque 12 000 cyclistes ont été blessés dans des accidents l'an dernier à Montréal, dont une cinquantaine sont morts des suites de leurs blessures. " Cela va permettre d'améliorer la qualité de vie des cyclistes, a dit M. Tremblay. Il nous faut poser des gestes concrets pour améliorer également la qualité de notre environnement. On veut dire aux automobilistes que la rue n'est pas qu'à eux. Il y a une petite place pour les cyclistes. " Les commerçants vont-ils protester contre la disparition des 200 espaces de stationnement ? Non, croit André Poulin, directeur général de la société de développement commercial Destination centre-ville. " Il faut que les automobilistes découvrent aussi les espaces de stationnement privés situés sous les édifices ", dit-il. Du deux pour un " On a fait un deux pour un, a ajouté André Lavallée, conseiller responsable du transport en commun au comité exécutif de Montréal. On renforce la sécurité des piétons en améliorant notre qualité de vie. Tout le monde y gagne. " Même l'opposition à l'hôtel de ville s'est dite " ravie " de l'annonce faite " après six ans d'inertie ". " S'il n'y avait pas eu de Vélo Québec, pas de protocole de Kyoto, pas de Jour de la Terre pour pousser cette administration à réagir au plus vite, je me demande bien où en seraient les plans de construction de cette piste cyclable ? " s'est demandé la chef de l'opposition officielle, Noushig Eloyan. Pour Suzanne Lareau, présidente-directrice générale de Vélo-Québec, c'est une bonne nouvelle. " Surtout parce que la Ville a décidé de faire un aménagement de qualité pour les cyclistes, mais aussi pour les piétons et dans un tronçon stratégique. On espère que ça va les inspirer pour en faire d'autres de ce calibre. Des tronçons ont besoin d'être refaits. " D'autres tronçons seront annoncés lors de la présentation, dans quelques jours, du Plan de transport de Montréal, notamment pour relier la piste terminée à l'automne rue McGill à celle qui sera créée sur le boulevard De Maisonneuve. La Ville annoncera également prochainement l'augmentation du nombre de places de stationnement de vélos au centre-ville. André Lavallée a dit que des demandes ont été faites au gouvernement du Québec pour qu'une partie de l'argent du Fonds vert soit donnée à Montréal pour améliorer le réseau cyclable de la métropole. Tout l'été, des travaux se dérouleront sur le boulevard De Maisonneuve pour créer la piste. Le projet comprend l'ajout de feux de circulation à décompte numérique et des changements au croisement de 39 rues pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

Publication La Presse

Date 2007-05-01

Pages p. A-7

Select in Zotero zotero://select/library/items/8NH6EMKI

Date d'ajout 20/04/2020 à 22:36:09

Modifié le 19/05/2020 à 12:09:37

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Notes :



Le tramway au service de la montagne, Le mont Royal bénéficierait du prolongement de la ligne du Havre jusqu'à l'avenue des Pins

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé L'organisme Les Amis de la montagne va demander à la Ville de Montréal de considérer un prolongement de la ligne de tramway du Havre jusqu'au mont Royal afin de réduire le nombre de véhicules qui y circulent. Comme La Presse l'a écrit au début de la semaine, le projet de tramway dans le Vieux-Montréal figurera dans le Plan de transport de la Ville, qui sera dévoilé le mois prochain. La ligne pourrait aller de Berri-UQAM au square Dorchester en passant par la rue de la Commune et la rue Peel. Les Amis de la montagne proposent de ne pas arrêter le tramway rue Peel, au coin de la rue Sainte-Catherine, mais de le prolonger au nord jusqu'à l'avenue des Pins. L'organisme va écrire au conseiller municipal André Lavallée, responsable du Plan de transport, pour lui faire part de cette recommandation. " Cette entrée importante du parc du mont Royal va être bientôt réaménagée par la Ville, dit Sylvie Guilbault, directrice générale des Amis de la montagne. Elle est d'autant plus importante qu'on veut réduire la circulation sur la montagne et favoriser l'entrée dans le parc pour les piétons. On n'a pas fait d'étude de faisabilité pour que le tramway puisse monter la côte, mais il y en a un à San Francisco, donc ça se fait. " Les Amis de la montagne considèrent que leur proposition est en accord avec le plan d'urbanisme de Montréal, qui veut améliorer l'accessibilité piétonne et cycliste au mont Royal. Elle concorde surtout avec le Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise. Ce plan regroupe 76 partenaires de la Ville de Montréal, et les Amis de la montagne en font partie. Dans la phase 2007-2009 de ce plan, dévoilé le mois dernier, une des actions s'intitule " Minimiser la circulation automobile sur le mont Royal (chemins Camillien-Houde et Remembrance) ". Elle consiste à implanter des mesures qui permettront de réduire la circulation automobile sur le mont Royal, surtout la circulation dite de transit, c'est-à-dire celle qui a lieu la semaine aux heures de pointe. De nombreux automobilistes utilisent en effet la montagne comme raccourci afin d'éviter le chemin de la Côte-Sainte-Catherine ou le chemin de la Côte-des-Neiges, très

souvent encombrés en début et en fin de journée. Le mont Royal est un site du patrimoine de Montréal, un arrondissement historique et naturel, et un écoterritoire. Les Amis de la montagne souhaitent donc qu'on réduise la circulation locale. " On a quand même quatre voies au milieu du parc, dit Mme Guilbault. De plus, l'autobus 11 dessert très mal la montagne. C'est toujours le premier autobus qui est annulé quand il y a un peu de neige ou que c'est glissant. Le transport en commun est donc important pour la montagne. " En prolongeant la ligne de tramway jusqu'à l'avenue des Pins, on fournirait en plus un accès plus facile au transport en commun pour les nombreux étudiants du campus de l'Université McGill.

Publication La Presse

Date 2007-04-14

Pages p. A-22

Select in Zotero zotero://select/library/items/N4932UI4

Date d'ajout 19/05/2020 à 12:54:26

Modifié le 19/05/2020 à 12:56:08

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, Le tramway de retour dans la métropole

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Redonner de la vigueur au Havre de Montréal, lieu de fondation de l'industrie canadienne, est l'une des ambitions de la métropole et ce, depuis des années. La renaissance de ce quartier au fort potentiel socioéconomique est maintenant sur les rails avec le retour probable du tramway d'ici quatre ans et la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard d'ici trois ans: des réalisations qui attireront des investisseurs pour des adresses de prestige et des touristes en quête de rues pacifiées. Un demi-siècle après sa mise au rancart, le tramway retrouvera les rues de Montréal d'ici 2011, si tout va bien: en tout cas, une première ligne située dans le Vieux-Montréal fera partie de l'ambitieux Plan de transport de la Ville de Montréal qui sera dévoilé au début du mois de mai, a appris La Presse. Le retour du tramway dans la métropole depuis son abandon en 1959 doit contribuer à l'essor des transports en commun, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, au développement du centre-ville, depuis le quartier de Griffintown à l'ouest jusqu'au site du futur CHUM à l'est, tout en aidant à réduire la congestion automobile. Toutefois, Ottawa se fait tirer l'oreille pour aider cette réalisation. Le tracé actuellement proposé par la Société du Havre de Montréal est long de 4,5 km. Le tramway part du square Dorchester et suit la rue Peel jusqu'à la rue de la Commune, au niveau du bassin Peel. Longeant le Vieux-Port jusqu'à la rue Berri, il se rend ensuite à Berri-UQAM, après avoir traversé la zone où sera construit le nouveau CHUM. " L'objectif est d'aller chercher la clientèle touristique, près du centre Infotouriste et des grands hôtels, dit Jacques Côté, président-directeur général de la Société du Havre. On voudrait qu'ils ne prennent pas leur voiture pour se rendre au Vieux-Port et empruntent plutôt le tramway et le métro. " La rue Peel a été choisie car il s'agit d'une rue large qui permet d'accueillir un tramway sans perturber la circulation. Passant à deux pas du Centre Bell, le tramway traversera Griffintown, au sud de l'École de technologie supérieure, afin de développer ce secteur jusqu'à présent enclavé, dit M. Côté. On espère aussi que le tramway désengorgera la rue de la Commune. À l'origine, le tramway devait se rendre à la station Champ-de-Mars, mais, selon la Société du Havre, il est plus logique de revenir à Berri-UQAM, afin de se connecter à l'une des grandes stations du réseau de métro. Le tracé n'est toutefois pas définitif. C'est la Ville de Montréal qui, en dernier ressort, en décidera. M. Côté espère toutefois qu'à long terme " toutes les autres lignes de tramway du Plan de transport se connecteront à cette ligne ". Il en voit déjà une descendre l'avenue du Parc, une dans la rue Notre-Dame, une autre longer le canal de Lachine et une dernière se rendant au parc Jean-Drapeau par le bassin Peel. André Lavallée, le maire de Rosemont-La Petite-Patrie, grand responsable du transport au sein du comité exécutif de Montréal, qui présentera le Plan de transport en mai, garde les pieds sur terre. Un tel développement de tramways, dit-il, doit se faire de façon raisonnée, sans nuire au métro. " Ce tramway doit s'inscrire dans la vision du réseau de transport collectif, dit-il. Il faut faire en sorte que le premier geste qui sera posé aura des effets structurants et des retombées pour la ville. Je pense que la desserte du centre-ville par un réseau complémentaire au métro est une priorité, car le centre de Montréal est en plein redéveloppement. " Avant que le tramway soit en service, un autocar suivra " dans quelques mois " le même tracé afin de fidéliser la clientèle, dit Charles Lapointe, président-directeur général de Tourisme Montréal. Selon lui, le tramway permettra d'exposer le " plus grand joyau de la ville ", soit le Vieux-Montréal. " Après l'expérience de l'autocar, on pourra alors raffiner le tracé pour savoir où passer les rails ", dit M. Lapointe. Non encore précisé, le coût de réalisation de la ligne de tramway du Havre sera inférieur à celui d'une autre ligne car une partie des infrastructures nécessaires est déjà en place. " Au Havre, il n'y a pas de pont ou de viaduc à

construire, dit M. Côté. De plus, une des deux voies ferrées du CN n'est pas utilisée actuellement. Le tramway pourra être implanté sur la voie située à côté de celle réservée aux trains de marchandises. " Qui va payer pour ce premier tramway? " La Ville a fait des représentations assidues auprès du gouvernement fédéral pour le convaincre d'investir des sommes significatives dans le développement de Montréal ", dit M. Lavallée. Aux bureaux du ministre fédéral des Transports, Lawrence Cannon, et de Michael Fortier, ministre des Travaux publics, on n'a pas souhaité commenter les informations de La Presse. Phase 1: D'ici 2010, ce tronçon de l'autoroute Bonaventure sera aplani pour prolonger le centre-ville vers le sud. Phases 2 et 3: D'ici 2015, cette partie de l'autoroute sera déplacée entre les ponts Victoria et Champlain, à l'arrière du Technoparc. Un tunnel sera construit sous le bassin Peel.

Publication La Presse

Date 2007-04-11

Pages p. A-2

Select in Zotero zotero://select/library/items/JVSBFCZY

Date d'ajout 19/05/2020 à 12:40:12

Modifié le 19/05/2020 à 12:42:54

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Notes :

zotero://select/library/items/G3SJ9JLP

Phases tramway de retour La Presse 2007-04-11_p-A2



La Ville songe à ouvrir les pistes cyclables toute l'année

Type Article de journal

Auteur Sara Champagne

Résumé L'administration Tremblay-Zampino planche sur l'idée d'ouvrir toute l'année des corridors cyclables dans les grandes artères de Montréal. Les détails seront inclus dans le Plan de transport de Montréal, qui doit être rendu public dans un mois, selon ce qu'a appris La Presse. Ces corridors cyclables prendront la forme de bandes de quelques pieds de largeur peintes au sol dans les grands axes qui traversent le centre-ville de Montréal. Le sujet est tellement chaud à la Ville que le responsable du transport collectif au comité exécutif, André Lavallée, a refusé d'en parler hier. Depuis quelques jours, il a tenu des rencontres intensives avec des fonctionnaires de la Ville pour mettre la dernière main au fameux plan. Le responsable des communications au comité exécutif, Darren Becker, a confirmé que le vélo sera un volet important du plan et que l'équipe du maire de Montréal a l'intention de dévoiler une " vision globale pour le cyclisme " à Montréal. Pleins feux sur le vélo Entre-temps, les pistes cyclables de Montréal ouvrent officiellement demain. Comme l'an dernier, l'ouverture a été devancée

de deux semaines. Et la fermeture a été retardée au 15 novembre. Il est donc possible de rouler sur les pistes durant sept mois. Le responsable des communications de la division infrastructures de Montréal, André Lazure, explique que les cols bleus se sont empressés de nettoyer et de rapiécer les pistes cyclables après la fonte des neiges. " Un travail qui s'est effectué en une semaine et demie ", dit-il. La Ville centre a ensuite refait le marquage et installé la signalisation. Du même coup, le stationnement sera interdit aux abords des corridors à compter de demain. Depuis des années, Vélo Québec exerce des pressions auprès de Montréal pour que les pistes cyclables soient ouvertes plus tôt au printemps et ferment plus tard à l'automne. Patrick Howe, directeur des communications à Vélo Québec, explique que l'organisme demande aussi depuis des années l'ouverture de bandes cyclables durant l'hiver. " C'est faisable parce que ces bandes cyclables peuvent être nettoyées et déneigées en même temps que le reste de la rue, dit M. Howe. On voit que la volonté administrative est là pour intégrer le vélo à part entière dans la vie des Montréalais. Il faut maintenant passer à l'action avec une vision globale. " Depuis 2001, première année au pouvoir de l'équipe Tremblay, le réseau cyclable ne s'est prolongé que de 40 km à Montréal, dont une dizaine l'an dernier, pour atteindre 380 km. Le dernier ajout remonte au mois de novembre dernier, lorsqu'un tronçon de 1 km a été inauguré dans la rue McGill, entre les rues de la Commune et Saint-Jacques. Une voie qui permet aux cyclistes d'accéder au Vieux-Montréal.

Publication La Presse

Date 2007-03-31

Pages p. A-14

Select in Zotero zotero://select/library/items/ZS85RQ9N

Date d'ajout 20/04/2020 à 22:26:37

Modifié le 19/05/2020 à 12:35:23

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Les autobus de la STM rouleront au biodiésel

Type Article de journal

Auteur Guillaume Bourgault-Côté

Résumé La totalité de la flotte d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM) roulera bientôt écolo. La direction de la STM a en effet annoncé hier que tous les autobus actuellement en service seront alimentés d'ici un an par du biodiésel et a confirmé le début du virage hybride pour les nouveaux autobus. Ainsi, huit premiers véhicules hybrides de la STM feront leurs débuts en janvier prochain. Testés dans les quartiers Notre-Dame-de-Grâce et Côte-des-Neiges, ils serviront à établir s'il vaut la peine pour la STM de procéder à l'achat massif de ces véhicules hybrides au cours des prochaines années. Si l'expérience-pilote est concluante sur les plans environnemental et mécanique, la Ville de Montréal «ira de l'avant» à coup sûr, dit-on. «Nous venons d'avoir les budgets pour acheter 500 nouveaux autobus [200 articulés et 300 réguliers] devant servir à remplacer le tiers de la flotte», a indiqué hier André Lavallée, responsable du transport collectif à la Ville de Montréal. «C'est notre objectif que le plus grand nombre possible de ces nouveaux autobus soient des hybrides diésel-électrique. Mais ce sera autant que faire se peut: il faut quand même s'assurer que la technique est bonne.» En conférence de presse hier, les responsables du dossier à la Ville et à la STM ont toutefois laissé entendre qu'il reste plusieurs inconnues à régler; il n'a d'ailleurs pas été possible de connaître précisément le prix anticipé d'un autobus hybride (on l'estime à quelque 700 000 \$, contre 400 000 \$ pour un régulier), non plus que la quantité d'essence que ces autobus permettraient d'économiser. Un projet-pilote similaire mené à Seattle a démontré que les autobus hybrides consomment environ 20 % moins d'essence que les autobus standards. La circulation de huit autobus hybrides à Montréal pourrait déjà permettre de réduire de 330 tonnes les émissions de gaz à effet de serre (GES). C'est l'équivalent du retrait de 60 voitures parcourant 20 000 kilomètres par année. Biodiésel En attendant de savoir si toute la flotte sera un jour hybride, l'autre mesure annoncée hier aura un impact concret. Bientôt, tous les vieux autobus de Montréal rouleront au biodiésel. Cette mesure sera introduite «progressivement» à partir du début de 2008, mais on espère compléter le changement en quelques mois. C'est le succès d'un projet-pilote mené en 2002-03 sur 155 autobus qui a convaincu la Ville et la STM de retenir ce type de carburant écologique. Quand tous les autobus rouleront ainsi, ce sont 7000 tonnes de GES de moins qui seront émises dans le ciel de Montréal chaque année, soit l'équivalent du retrait d'environ 1400 voitures. Le fournisseur du biodiésel sera choisi après un appel d'offres qui sera lancé à l'automne. Selon la STM, plusieurs entreprises se sont montrées intéressées. Le projet-pilote a permis de déterminer qu'on utilisera du biodiésel de type B5 (un mélange comprenant 5 % de biodiésel pur et 95 % de pétrodiesel). Le biodiésel provient de la réaction chimique entre du méthanol et des matières grasses végétales, comme de l'huile de friture. Tant le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CREM) que l'organisme Équiterre ont salué la décision de la Ville de se convertir au biodiésel et d'envisager d'acheter des véhicules hybrides à court terme. «C'est une

bonne décision d'avoir opté pour le biodiésel plutôt que pour l'éthanol», a souligné Robert Perreault, directeur du CREM. Si positive soit-elle, l'annonce d'hier ne doit toutefois pas faire oublier le véritable enjeu des transports en commun à Montréal, a quant à lui fait valoir le porte-parole d'Équiterre, Hugo Séguin. «Nous attendons impatiemment le plan de transport qui sera dévoilé fin avril. C'est beau d'avoir des autobus verts, mais il faut surtout qu'il y ait de plus en plus d'usagers de meilleurs services.»

Publication Le Devoir

Date 2007-03-23

Pages p. A-5

Select in Zotero <zotero://select/library/items/HHS8SB2H>

Date d'ajout 19/05/2020 à 12:30:41

Modifié le 19/05/2020 à 12:32:04

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Gaz à effet de serre, La STM en route vers le biodiesel

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé La Société de transport de Montréal a annoncé hier avoir retenu le biodiesel pour alimenter son parc de 1600 véhicules : les premiers autobus fonctionnant au biocarburant seront en service début 2008. Le carburant B5 retenu pour des raisons climatiques (5 % de carburant végétal et 95 % de carburant issu d'hydrocarbures) permettra de réduire les gaz à effet de serre d'environ 7000 tonnes par année, soit l'équivalent du retrait de quelque 1400 véhicules roulant 20 000km par année. Un appel d'offres sera lancé d'ici l'automne, a dit le président du conseil d'administration de la STM, Claude Trudel, qui a précisé que des fournisseurs avaient été identifiés, mais n'a pas voulu dire s'il s'agissait de sociétés québécoises. " Il y a plusieurs sortes de biodiesels, ceux faits à partir d'huiles végétales, ceux avec des graisses animales et ceux avec des huiles recyclées, précise Serge Carignan, directeur d'études à la STM. En 2002-2003, on a étudié les trois types et on va y aller autant que possible avec les huiles recyclées, mais en général avec le biodiesel selon ce qu'il y aura sur le marché. " Par ailleurs, la STM prévoit mettre en service, dès janvier 2008, huit autobus hybrides, notamment dans le secteur Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, dans le cadre d'un projet commun avec la Société de transport de l'Outaouais, qui en testera deux. L'expérience va consister à évaluer la performance environnementale de ces autobus à propulsion hybride biodiesel-électrique de marque Nova sous différents aléas climatiques. Ces autobus seront comparés à des autobus standard de la même année qui agiront comme témoins et parcourront les mêmes trajets. Réduction des gaz Ce projet pourrait quant à lui permettre une réduction des gaz à effet de serre de l'ordre de 330 tonnes par année, soit l'équivalent du retrait d'une soixantaine de véhicules roulant 20 000km. Ces huit autobus font partie du parc d'environ 500 autobus (dont 200 articulés) que la STM achètera dans les prochaines années. Le règlement d'emprunt des 356 millions nécessaires pour ces achats a été approuvé par le conseil municipal de Montréal lundi dernier. " L'arrivée de ces 200 autobus articulés va améliorer le service, car ils seront plus efficaces et transporteront plus d'usagers à la fois ", a dit André Lavallée, conseiller municipal et maire de Rosemont-La Petite-Patrie, responsable notamment du transport collectif au comité exécutif de Montréal. Montréal accuse un gros retard en ce qui a trait aux autobus articulés, apparu en Italie et en Allemagne dans les années 50 et en France en 1970. Pour Robert Perreault, directeur du Conseil régional de l'environnement, les deux annonces de la STM " vont dans le bon sens " mais, dit-il, " le vrai rendez-vous sera le plan de transport " que la municipalité dévoilera en avril. Fait à noter, M. Trudel s'est acheté un véhicule hybride Toyota Camry mardi. L'a-t-il fait parce que c'est économiquement ou politiquement rentable? a demandé La Presse. Il a répondu que ce pourrait être économiquement rentable mais qu'il avait surtout subi l'influence de son beau-fils de 19 ans!

Publication La Presse

Date 2007-03-23

Pages p. A-13

Select in Zotero <zotero://select/library/items/ZAXHFDBZ>

Date d'ajout 19/05/2020 à 12:32:26

Modifié le 19/05/2020 à 12:34:53

Gaz à effet de serre, L'autopartage rentable, selon une étude

Type Article de journal

Auteur Éric Clément

Résumé Si le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal collaboraient au succès de l'autopartage plutôt que de le tolérer, cela pourrait réduire les émissions de CO₂ dans l'atmosphère de 168 000 tonnes par an, ce qui dépasserait par six fois les objectifs du Plan d'action québécois sur les modes de transport alternatifs, créé dans le cadre de Kyoto. Selon une étude de la firme de génie-conseil Tecsalt commandée par l'entreprise Communauto et financée par Transports Canada, actuellement, les 11 000 usagers québécois de l'autopartage réduisent l'émission de 13 000 tonnes de CO₂ dans l'air chaque année, soit 1,2 tonne par usager. L'autopartage permet à des abonnés à un service de location d'automobiles d'aller chercher une auto garée à un stationnement prédéterminé pour une utilisation locale de courte durée. Selon la recherche réalisée à Montréal, Québec, Laval et Gatineau, grâce à ce système, les abonnés se sont départis ou ont renoncé à l'achat d'un véhicule dans 77 % des cas à la suite de leur inscription à Communauto. Tecsalt montre ainsi que chaque véhicule en partage se substitue à 8,3 véhicules : du coup, fin 2006, la réduction du nombre d'autos était estimée à 4100 véhicules au Québec. Si le gain environnemental est déjà important, l'étude montre que si 8 % des ménages québécois, soit 139 000 usagers, optaient pour l'autopartage, la conséquence pour l'environnement serait considérable. La réduction de 168 000 tonnes de CO₂ émis dans l'atmosphère qui en résulterait représente plus de cinq fois la cible prévue dans le Plan d'action québécois pour l'horizon 2006-2012 pour les modes de transport alternatifs. Mais la réalisation d'un tel objectif passe par une entente avec les gouvernements provincial et municipaux pour augmenter l'attrait d'un tel système et pour en faciliter l'usage. Et c'est là que le bât blesse, selon le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CREM). Contrairement aux États-Unis et en Europe où les pouvoirs publics aident l'autopartage, notamment en le décrétant " d'utilité publique ", ici, on se heurte à beaucoup de résistance, a regretté le directeur général du CREM, Robert Perreault. Communauto se bat depuis des années pour obtenir de Québec une reconnaissance. Le gouvernement Charest étant plus que tiède à son endroit, le CREM, Équiterre et Communauto ont dit espérer, hier, que les partis politiques québécois prendront position sur le sujet au cours de la prochaine campagne électorale. Communauto ne réclame pas d'argent mais un soutien, notamment dans les arrondissements où elle a besoin de stationnements pour ses véhicules. Elle aimerait aussi que les autos aient une vignette pour stationner. " Même sur le Plateau-Mont-Royal où un projet-pilote a eu lieu, on se heurte à la machine administrative qui ne suit pas toujours, déplore Benoît Robert, PDG de Communauto. " Quand on lui demande de citer un arrondissement qui ne coopère pas, M. Robert cite Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. " On y voit l'autopartage comme un système qui s'accapare du domaine public ", déplore-t-il. Il faudrait donc que la ville centre montre l'exemple et le CREM espère que le Plan de transport de Montréal, qui sera rendu public en avril, tiendra compte de l'autopartage. André Lavallée, en charge du transport collectif à Montréal, promet d'agir. " Il y a des changements à faire, dit-il. J'attendais l'étude. On va en tenir compte. L'autopartage est une approche géniale mais suggère aux fonctionnaires de fonctionner différemment. Il y aura des actions à court, moyen et long terme. "

Publication La Presse

Date 2007-02-20

Pages p. A-14

Select in Zotero <zotero://select/library/items/WXVFXQN2>

Date d'ajout 19/05/2020 à 12:27:46

Modifié le 19/05/2020 à 12:29:26

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

À VÉLO MÊME L'HIVER Pistes cyclables à l'année

Type Article de journal

Auteur François Cardinal

Résumé Pour beaucoup d'automobilistes, rouler en vélo l'hiver tient du masochisme dans les meilleurs cas, de la tentative de suicide dans les pires. Or, 50 000 Montréalais enfourchent leur bicyclette malgré la neige et la glace, au point où la Ville songe à ouvrir les pistes cyclables à l'année. En Suède, les deux-roues font souvent le tour du calendrier. Pourquoi pas ici? Encore faut-il être équipé en conséquence... L'administration Tremblay étudie la possibilité d'ouvrir les pistes cyclables tout l'hiver. Elle envisage même de les compter parmi les voies à déneiger en priorité. Selon ce qu'a appris La Presse, les fonctionnaires planchent actuellement sur le futur

plan de transport de Montréal, lequel aura un volet consacré entièrement à la pratique cycliste. C'est dans ce contexte qu'est étudiée l'idée d'ouvrir les voies cyclables toute l'année plutôt que seulement six mois, comme c'est le cas actuellement. Cette mesure, comme toutes celles qui seront comprises dans le plan de transport, sera soumise à la consultation publique au printemps prochain. "Mon ambition est de proposer des changements assez radicaux, a indiqué en entrevue André Lavallée, responsable du transport au comité exécutif. Je souhaite ainsi contribuer à induire des changements d'habitudes chez les Montréalais." Un premier pas a été fait en ce sens cette année: les pistes cyclables ont été ouvertes deux semaines plus tôt, soit le 1er avril, et seront fermées deux semaines plus tard, soit le 15 novembre, dans quelques arrondissements. L'an prochain, ce sera le 15 novembre partout. Cela répond à une demande répétée des cyclistes, qui comprennent mal que l'on condamne certaines pistes alors qu'aucun flocon ne s'est encore formé. "Entre le 1er novembre et Noël, les pistes sont fermées alors qu'il n'y a pas du tout de neige, se désole Suzanne Lareau, présidente de Vélo Québec. En plus, la période où il y a de la neige est de plus en plus courte. Il faut s'adapter." Mais la prolongation de l'ouverture des pistes ne doit être qu'une mesure temporaire, ajoute Mme Lareau. Puisqu'il y a de plus en plus de gens qui osent enfourcher leur bécane pendant la saison froide, le déneigement des pistes l'hiver pourrait assurément inciter d'autres personnes à faire de même. "Compte tenu du fait que 50000 personnes font du vélo dans la neige à Montréal, imaginons une augmentation très modeste de 10% la première année. On arrive au chiffre de 5000 personnes qui n'utiliseraient plus leur voiture ou le transport en commun pour se déplacer. C'est un gain intéressant." À l'heure actuelle, seulement quelques arrondissements déneigent les pistes cyclables, comme Ville-Marie (centre-ville) et le Plateau-Mont-Royal. Si l'administration Tremblay est sérieuse dans sa volonté de rendre l'ensemble du réseau accessible l'hiver, elle devra convaincre tous les arrondissements d'emboîter le pas. En effet, la gestion des pistes est centralisée, mais non leur entretien. Pour l'instant, les cyclistes doivent composer avec un réseau hivernal qui ressemble à un casse-tête. Il n'est pas rare que, d'un arrondissement à l'autre, le cycliste doive quitter la voie cyclable pour emprunter une rue rendue très étroite par les bancs de neige. Priorité? La réflexion qui a cours actuellement est aussi l'occasion pour la Ville de repenser ses vieilles habitudes de déneigement. Depuis longtemps, les rues principales sont privilégiées, puis le réseau secondaire. Viennent enfin les trottoirs. "Je souhaite intervertir les priorités pour que les trottoirs soient privilégiés, précise M. Lavallée. Peut-on envisager de donner aussi la priorité aux pistes cyclables? C'est ce que nous regardons." Vélo Québec souhaite que la Ville en profite pour étudier la possibilité de laisser les supports à vélo en place l'année durant. "La chenillette a-t-elle vraiment besoin de huit pieds de large quand elle passe sur les trottoirs? demande la présidente de l'organisme. À l'heure actuelle, on enlève les supports en prévision d'une bordée de neige le 6 novembre..." Cela dit, tant Mme Lareau que M. Lavallée se félicitent des nouvelles bandes cyclables, ces voies réservées aux vélos délimitées par des lignes peintes sur le sol. On en voit par exemple rue Saint-Urbain. L'avantage, soulignent-ils, c'est qu'elles sont déneigées en même temps que les rues. Précisons enfin que, dans le cadre de la mise au point du plan vélo, les fonctionnaires travaillent également à l'implantation d'une voie cyclable qui traverserait le centre-ville d'est en ouest. Le boulevard de Maisonneuve est au coeur des discussions.

Publication La Presse

Date 2006-11-14

Pages p. A-2

Select in Zotero <zotero://select/library/items/RN9D476K>

Date d'ajout 20/04/2020 à 12:43:31

Modifié le 19/05/2020 à 12:26:48

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Montréal relance l'idée du péage, Ouverture à Laval tandis que Longueuil crie à l'injustice

Type Article de journal

Auteur Clairandrée Cauchy

Résumé L'idée d'introduire des péages pour financer les transports en commun, avancée par la Ville de Montréal dans le cadre des travaux de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), suscite des réactions partagées de la part des banlieues. Longueuil crie à «l'injustice» tandis que Laval est ouverte à un tel scénario dans la mesure où il servirait à financer à la fois les infrastructures routières et celles des transports en commun. Le maire de Longueuil, Claude Gladu, s'oppose catégoriquement à un retour des péages sur les ponts menant à Montréal. «Ce serait une injustice pour les gens de la Rive-Sud; pourquoi seraient-ils obligés de payer pour traverser les ponts et aller à Montréal? Les ponts seraient deux fois plus congestionnés, cela ralentirait le trafic», lance M. Gladu en entrevue au Devoir. Son homologue de Laval, Gilles Vaillancourt, est beaucoup plus ouvert à un scénario de péage, à condition que les fonds recueillis servent à la fois pour les routes et pour les transports en

commun. Il suggère d'ailleurs la mise sur pied d'un groupe de travail par le gouvernement du Québec pour étudier la façon dont les automobilistes pourraient contribuer à l'entretien des infrastructures de transport. «Est-ce que cela peut être des péages [aux ponts], est-ce que cela peut être des droits d'utilisation des autoroutes? On est rendu à l'étape où, si on ne paie pas de notre poche, on va continuer à payer de notre vie», fait valoir le maire de la Ville de Laval, durement éprouvée récemment par l'effondrement du viaduc. Au cours des dernières semaines, la Ville de Montréal a relancé l'idée d'introduire un péage sur les voies d'entrée à Montréal, dans le cadre des travaux du Comité aviseur sur le financement du transport en commun de la CMM, qui réunit plusieurs représentants des municipalités de banlieue. Cette idée avait déjà été envisagée à plusieurs reprises au cours des dernières décennies, notamment sous l'administration de Pierre Bourque en 1995. Un péage pourrait prendre différentes formes, de l'établissement d'un périmètre tarifé au centre-ville à un droit de passage sur les ponts ou à une tarification de l'utilisation du réseau autoroutier métropolitain. Un des scénarios évoqués par Montréal consiste en un péage de 1 \$ à l'entrée de la ville, ce qui rapporterait environ 250 millions par année, selon les informations recueillies par Le Devoir. Aucun document écrit n'a cependant été déposé aux élus de la CMM. L'administration municipale refuse d'élaborer sur les modalités pour l'instant, précisant que le dossier est toujours à l'étape de la réflexion. «Une chose est claire, aujourd'hui en 2006, il y a des moyens ultra-modernes pour gérer des péages. On parle de revenus potentiels de plusieurs centaines de millions de dollars; là il y a plusieurs scénarios possibles», affirme toutefois le responsable des Transports collectifs au comité exécutif, André Lavallée. Pas un combat entre Montréal et la banlieue M. Lavallée refuse par ailleurs de poser le débat comme une lutte entre Montréal et la banlieue. Tous devront trouver leur compte dans un éventuel péage. «On a des besoins communs à toute la région métropolitaine, des objectifs communs; il va falloir se donner des moyens communs pour les atteindre. C'est dans ce contexte-là qu'il faut faire le débat sur le péage. Cela ne doit pas être un débat pour établir des ponts-levis pour faire la guerre dans la région de Montréal», indique-t-il. Les scénarios sur le péage pourraient, selon lui, être considérés dans la foulée du dépôt du plan de transport de Montréal au printemps prochain. «Ce débat-là va devoir se faire plus largement. Il ne faut pas le voir comme Montréal contre les autres», poursuit M. Lavallée. À l'instar du maire de Longueuil, la mairesse de Repentigny, Chantal Deschamps, accueille plutôt froidement l'idée d'un éventuel retour des péages. «Du côté des couronnes, cela ne fait pas l'unanimité», explique la mairesse, qui préside également la commission sur les transports de la CMM. Elle précise que les automobilistes des couronnes paient déjà, comme ailleurs au Québec, la taxe d'accise sur l'essence et des droits d'immatriculation. «Je n'ai pas de proposition formelle sur la table. On veut voir quelque chose qui va tenir la route, qui va tenir compte des contributions faites par les gens qui viennent des couronnes, une formule qui serait équitable autant pour les gens de Montréal que pour ceux de Laval et des couronnes», plaide Mme Deschamps. Elle souligne que la population de Repentigny, qui travaille majoritairement au centre-ville de Montréal, n'est pas encore bien desservie par les transports collectifs. Le gouvernement du Québec a néanmoins donné son aval à un train de l'Est qui relierait Repentigny à Montréal. «Avant de penser à mettre des péages, pouvons-nous bonifier les transports collectifs?», s'interroge Mme Deschamps. Carrément hérissé à l'idée de péages, Claude Gladu, de Longueuil, souligne lui aussi l'insuffisance d'investissements dans les infrastructures de la Rive-Sud. Il croit que le prolongement de l'autoroute 30 pour en faire une vraie voie de contournement de l'île ainsi que l'aménagement d'un système léger sur rail sur l'estacade du pont Champlain contribueraient beaucoup plus à améliorer la fluidité de la circulation vers l'île. «Le retour du péage est une mesure négative, injuste et peu efficace», argue M. Gladu. Les routes ou les transports en commun Si Montréal persiste dans son projet de réintroduire des péages et présente des scénarios concrets, un débat se posera sur l'utilisation des fonds. Pour le maire de Laval, ce serait une erreur de mettre tous les oeufs dans le panier des transports en commun. Il souligne que les infrastructures routières nécessitent des investissements importants que l'État ne peut assumer présentement. «Il y a toujours le fameux combat entre "est-ce que la santé est plus importante que le réseau routier, est-ce que l'éducation n'est pas plus importante, est-ce que les congés parentaux ne sont pas plus importants"? Finalement, ce n'est jamais l'année de la réfection. Ce n'est pas pour rien que le réseau est en si mauvais état», soutient M. Vaillancourt. Montréal voit les choses autrement. André Lavallée fait observer que le gouvernement du Québec investit déjà «des milliards» dans les routes et «beaucoup moins dans les transports en commun». «Il faut choisir ses priorités. Pour moi, le transport collectif, c'est très haut dans la liste», déclare M. Lavallée, sans toutefois fermer la porte à des compromis. Les discussions promettent d'être intenses entre les élus de la CMM. Selon le scénario retenu, Québec pourrait aussi devoir donner son aval à un tel projet, puisqu'il gère le réseau autoroutier et la plupart des ponts (dont certains conjointement avec le gouvernement fédéral). Pour l'heure, aucune approche formelle n'a été effectuée auprès de Québec, qui préfère ne pas commenter l'hypothèse.

Publication Le Devoir

Date 2006-11-03

Pages p. A-1

Select in Zotero <zotero://select/library/items/KITMGVUH>

Date d'ajout 19/05/2020 à 12:24:21

Modifié le 19/05/2020 à 12:26:08

Marqueurs :

Montréal veut réserver des voies pour le covoiturage

Type Article de journal

Auteur Clairandrée Cauchy

Résumé Devant l'accroissement du volume d'automobiles sur l'île, la Ville de Montréal veut convaincre les automobilistes montréalais et, surtout, ceux des banlieues de prendre le virage du covoiturage. Le plan de transport présentement sur les planches à dessin à l'hôtel de ville proposera d'aménager des voies réservées sur les différentes autoroutes qui drainent les autos sur l'île et quadrillent Montréal. La Ville pousse l'idée d'accorder des privilèges aux autobus, aux taxis et au covoiturage sur les deux principales autoroutes qui traversent l'île, soit la 20 et la 40, ainsi que sur les différents axes qui permettent de franchir les ponts (13, 15, 19 et 138, qui emprunte le pont Mercier). Un tel projet doit cependant passer par Québec, qui est responsable du réseau routier supérieur. «Le covoiturage a longtemps été un geste strictement individuel. On a des valeurs, on choisit le covoiturage; c'est comme apporter son sac de toile à l'épicerie. Si on veut que cela marche, il faut qu'il y ait des avantages consentis, que cela devienne un coupe-file», fait valoir le responsable des transports collectifs au comité exécutif, André Lavallée, en entrevue au Devoir. De telles mesures sont d'autant plus dans l'air du temps que Montréal se trouve aux prises avec un flot croissant d'automobiles, et ce que cela entraîne de conséquences négatives, comme l'augmentation du nombre de journées de smog, des accidents de la route et de l'achalandage dans les quartiers résidentiels. Chaque jour, quelque 1,3 million de véhicules franchissent les ponts dans un sens ou dans l'autre. On recense pas moins de 450 000 déplacements effectués par une auto avec une seule personne à bord par jour dans le quadrilatère compris entre le fleuve, l'autoroute Décarie, la 25 et la 40. Ces nombreux déplacements occasionnent des problèmes de circulation de plus en plus importants. On estime que la congestion routière s'est accrue de 15 % entre 1999 et 2001. La vitesse moyenne sur les autoroutes de l'île est quant à elle passée de 60 km/h à seulement 48 km/h au cours de la même période. Les embouteillages privent l'économie québécoise d'environ 779 millions par année, selon les calculs du ministère des Transports (MTQ). «S'il y a trois personnes dans une automobile stationnée sur l'autoroute en train de refaire leur maquillage, on n'est pas plus avancés», illustre André Lavallée, qui compte faire du covoiturage une des mesures maîtresses du plan de transport qui devrait être lancé au printemps prochain. On y proposera également des mesures pour faciliter la vie des piétons, favoriser le cyclisme, développer les transports en commun et encadrer le transport routier. Encore à l'état de projet, l'idée d'ouvrir des voies réservées au covoiturage reçoit un accueil très favorable dans l'ouest de l'île. «C'est unanime, lance le maire de Beaconsfield, Bob Benedetti. Les transports en commun ne sont pas formidables chez nous et il faut diminuer le nombre d'autos», fait-il valoir, en soulignant que la congestion est maintenant très sérieuse dans les deux sens, tout au long de la journée. Étude de faisabilité L'idée fait son chemin à Québec, qui est responsable du réseau autoroutier. Le MTQ enclenche d'ailleurs ces jours-ci une étude avec l'Agence métropolitaine de transports pour évaluer la faisabilité du projet. «Nous sommes en processus d'appel d'offres [pour sélectionner une firme]», explique le président de l'Agence métropolitaine de transports, Joël Gauthier. L'étude, qui devrait coûter environ 300 000 \$, recensera les mesures mises en avant ailleurs dans le monde, notamment dans certains États américains qui connaissent des conditions climatiques semblables à celles du Québec, tels l'Illinois et le Minnesota. Au-delà de cette recension, la firme sélectionnée étudiera la faisabilité technique du projet, tentera de déterminer quels tronçons se prêtent bien à des voies réservées ainsi que le potentiel d'utilisation. On analysera notamment la possibilité d'aménager des stationnements incitatifs pour les covoitureurs. Déjà, on note à l'AMT qu'il pourrait être assez simple d'aménager des voies réservées sur la 40 dans l'ouest de l'île, où la chaussée a récemment été élargie. «À vue de nez, dans l'emprise de l'autoroute 15, il y a beaucoup de terrains résiduels du ministère des Transports qui pourraient être utilisés pour permettre l'ajout d'une voie réservée au transport collectif et au covoiturage», ajoute M. Gauthier. L'ouverture éventuelle d'un terminus d'autobus à Sainte-Julie pourrait aussi servir de «tête de pont» pour l'aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute 20, poursuit M. Gauthier. Le président de l'AMT souligne que là où des voies réservées ont été ouvertes, elles ont réussi à modifier les comportements des automobilistes. Par exemple, sur l'autoroute 25 entre Terrebonne et Laval, une voie réservée est empruntée quotidiennement par 2800 véhicules, alors que seulement 250 véhicules l'utilisaient au moment de son ouverture en 2003. Le réseau des voies réservées - dont certaines sont destinées seulement aux autobus - est en croissance: 55 km se sont ajoutés depuis 1996, pour un total d'environ 90 km. Ce n'est pas nouveau qu'on évoque l'idée de favoriser le covoiturage. En 1993, on avait élaboré des scénarios concrets de voies réservées. Mais la solution n'a pas été mise en avant à grande échelle. En 1997, une tentative de voie réservée sur l'autoroute 13 avait d'ailleurs échoué lamentablement; on l'avait fermée après seulement 48 heures. «On a cheminé beaucoup depuis 1997. La sensibilisation du public aux effets de l'auto, notamment sur la qualité de l'air, est beaucoup plus grande. Dans la mesure où l'information se fait en amont, je suis confiant qu'il y aurait une bonne réceptivité», fait valoir le président de l'AMT, Joël Gauthier. Également convaincu que les citoyens sont aujourd'hui plus soucieux de l'environnement, André

Lavallée croit que le succès d'un tel projet dépend de la volonté politique et il entend s'atteler à convaincre le gouvernement du Québec. «Il ne faut pas être frileux», lance-t-il.

Publication Le Devoir
Date 2006-10-20
Select in Zotero zotero://select/library/items/TRY7FRLR
Date d'ajout 19/05/2020 à 12:20:55
Modifié le 19/05/2020 à 12:23:58

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Si j'avais pas d'char... Montréal imitera-t-il d'autres grandes villes du monde ?

Type Article de journal
Auteur Clairandrée Cauchy
Résumé Doit-on considérer l'automobile comme une nuisance et tenter d'en contraindre l'usage? La question commence à se poser de plus en plus, en cette période de réchauffement climatique et d'accroissement du smog, alors que la sensibilité verte gagne du terrain. Montréal devra-t-il s'inspirer de villes comme Londres, Milan, Florence, Seattle, Portland et tutti quanti? À Londres, le maire travailliste, Ken Livingstone, a pris les grands moyens pour réduire la circulation automobile au centre-ville. Depuis 2003, les automobilistes doivent payer un droit de passage, aujourd'hui de 12 euros (17 \$), pour accéder au centre-ville. Le pari audacieux semble avoir porté fruit: le nombre d'automobilistes au centre-ville a chuté de près de 20 %. On doublera d'ailleurs le périmètre de la zone de péage en février prochain. Plusieurs cités européennes, telles Milan et Florence, ont aussi institué un périmètre payant au centre-ville et d'autres villes, comme Amsterdam, pourraient entrer dans la danse bientôt. Des villes américaines ont aussi pris le pari de réduire l'usage de l'automobile et, surtout, d'accroître celui du transport collectif. Par exemple, Seattle offre depuis quelques années l'accès gratuit au réseau de transport en commun du centre-ville, à même l'argent perçu dans la poche des automobilistes. Signe que l'automobile est de plus en plus considérée comme une nuisance, l'État de la Californie a intenté cette semaine une poursuite contre les six grands producteurs d'automobiles pour les dommages subis en raison des changements climatiques et de la pollution. Dans la poursuite, qui n'est pas sans rappeler celle menée contre les cigarettiers, on y qualifiait carrément l'automobile de «nuisance publique». Un bilan inquiétant Cette logique de l'automobile «nuisible» commence à faire son chemin - beaucoup plus lentement - au Québec. Mais le réveil risque d'être brutal et les tendances pourraient être difficiles à renverser. De 1998 à 2003, le parc automobile de la grande région de Montréal a fait un bond d'environ 20 %. Chaque année, quelque 40 000 véhicules s'ajoutent sur les routes de la région métropolitaine, soit une hausse de 2 %. Rappelons que chaque véhicule produit environ 5,5 tonnes de gaz à effet de serre par année, sans compter les polluants atmosphériques qui contribuent entre autres au smog. La part des gaz à effet de serre attribuable aux transports est de 38 % au Québec et de 47 % à Montréal. Pour la Direction de la santé publique du Québec, il n'y a aucun doute possible: «Dans les milieux urbains, la voiture est devenue un risque majeur de santé publique», fait valoir le docteur Louis Drouin, qui a coordonné la production du dernier rapport annuel portant sur le sujet. On y apprend que l'automobile cause chaque année 2000 traumatismes, dont 35 à 70 décès. Le docteur Drouin souligne que le nombre de blessés de la route a connu une hausse de plus de 20 % entre 1998 et 2003, soit une proportion similaire à l'augmentation du nombre d'automobiles. «C'est comme en toxicologie, la dose fait le poison», observe-t-il. C'est sans compter l'obésité, qui se manifeste davantage dans les banlieues, où 95 % des ménages possèdent au moins une automobile, contre seulement 45 % dans un arrondissement comme le Plateau Mont-Royal. Asthme, maladies respiratoires, pollution sonore, épisode de chaleur due au réchauffement global de la planète: les maux causés par la pollution de l'automobile sont nombreux. «Est-ce qu'on reste dans le cercle infernal de plus de ponts, plus d'autos, plus de congestion, plus de problèmes de santé? [...] Plus il y a de voitures qui s'ajoutent, plus les problématiques de santé publique s'aggravent», souligne le docteur Drouin. La carotte et le bâton Tous s'entendent pour dire que la meilleure façon de réduire la place de la voiture consiste à améliorer considérablement l'offre de service en matière de transport en commun. Mais doit-on, pour ce faire, compliquer l'usage de l'automobile? Des péages aux ponts, un périmètre tarifé au centre-ville, une hausse des coûts du stationnement, une raréfaction des places, des rues piétonnes? Les idées circulent de plus en plus sur la place publique. Pour le porte-parole de Greenpeace, Steven Guilbault, la carotte et le bâton vont de pair. «On pourrait seulement investir dans le transport en commun, il y aurait un petit effet. Mais ça va fonctionner davantage si on limite les places de stationnement au centre-ville et qu'on impose un tarif d'accès», fait valoir M. Guilbault. La contrainte seule n'est cependant pas très utile. «On ne peut faire l'un sans l'autre. On ne peut dire aux gens d'arrêter de prendre leur auto sans leur offrir une solution de rechange», ajoute M. Guilbault. Responsable du dossier du transport au Conseil régional de l'environnement, André Porlier abonde dans le

même sens. Il souligne que l'offre en matière de transport en commun a décliné considérablement dans les années 1990, lorsque Québec a réduit sa part du financement. «La Ville a réinvesti, mais nous sommes encore en dessous de ce qu'on avait en 1992», fait-il observer. Le responsable du transport collectif et actif à la Ville de Montréal, André Lavallée, ne s'emballa pas outre mesure lorsqu'on parle de mesures contraignantes pour l'auto. Cela contient, selon lui, une valeur de symbole, qui ne doit pas détourner de l'objectif premier: le recours accru au transport en commun. «On agite beaucoup la question des mesures contraignantes. [...] On peut fermer des rues pour le plaisir, mais s'il n'y a pas d'autobus disponibles pour transporter les gens, on n'est pas plus avancés. [...] Donnons-nous les moyens du transport collectif», fait valoir le maire de l'arrondissement Rosemont-Petite Patrie, qui déposera au cours des prochains mois un plan de transport. «Nous voulons provoquer un changement radical pour qu'il y ait un transfert important vers les transports collectifs et actifs», déclare l'homme politique, qui n'écarte cependant pas définitivement des idées comme le péage ou la hausse des tarifs de stationnement. Il y a, selon lui, un contexte favorable à un virage majeur, avec le transfert de la taxe sur l'essence et l'octroi par Québec de 130 millions pour bonifier le transport en commun. Déjà, Montréal va de l'avant, précise M. Lavallée, citant l'ouverture imminente du métro à Laval, la modernisation du métro, l'annonce de la réouverture d'une voie réservée boulevard Pie-IX ou encore celle d'un train de banlieue vers l'Est. Cette expansion du transport en commun risque d'être concurrencée par un nouveau lien autoroutier vers Laval à l'est, si Québec persiste à construire le pont de la 25. Le projet fait pourtant presque l'unanimité contre lui sur l'île. «Ce n'est pas vrai qu'on peut faire une chose et son contraire. Si on fait une autoroute [la 25] et qu'on développe le transport en commun dans l'Est, les gens vont prendre l'auto», tonne M. Guilbault. Selon les évaluations du Bureau d'audiences publiques en environnement, le pont de la 25 soutirerait environ 3000 usagers du transport en commun pour les ramener vers le réseau routier. «Cela donne le signal aux gens qu'ils peuvent revenir à leurs anciennes habitudes. Dès qu'on construit de nouvelles infrastructures routières, elles deviennent engorgées après quelques années», soutient André Porlier.

Publication Le Devoir

Date 2006-09-23

Pages p. b-1

Select in Zotero zotero://select/library/items/MWUNRT83

Date d'ajout 19/05/2020 à 12:18:35

Modifié le 19/05/2020 à 12:20:09

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Montréal, Des élus proposent de taxer les automobilistes de la banlieue

Type Article de journal

Auteur Clairandrée Cauchy

Résumé Dans le cadre de l'étude du projet de charte du piéton, qui sera suivi cet automne d'un plan de transport, une commission formée d'élus municipaux propose des mesures pour limiter l'usage de l'automobile sur l'île et faciliter la vie des piétons. Au menu: l'imposition d'un «droit de passage» aux automobilistes des banlieues. Un comité formé d'élus montréalais issus des trois partis propose de taxer les banlieusards qui entrent sur l'île pour financer les transports collectifs. Dans ses recommandations sur le projet de charte du piéton, la Commission sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif propose que «les automobilistes non résidants se voient imposer un droit de passage (péage ou autre) pour entrer à Montréal». Le court document ne précise cependant pas quelle forme pourrait prendre ce tribut prélevé dans les poches des banlieusards. On pense entre autres à un péage à la sortie des ponts ou encore à l'instauration d'un périmètre faisant l'objet d'un tarif spécial au centre-ville. «L'objectif, c'est de réduire le nombre de voitures au centre-ville et d'améliorer le transport en commun. [...] Ces sommes seraient réinvesties dans le transport en commun», a expliqué au Devoir la présidente de la commission et mairesse de l'arrondissement LaSalle, Manon Barbe. Pour illustrer l'idée, elle cite en exemple la Ville de Londres qui a imposé un tarif à tous les automobilistes qui veulent accéder au centre-ville. Les élus membres de la commission soulignent que «les Montréalais payent un prix excessif, en matière de santé et de qualité de vie, en raison de l'omniprésence de l'automobile». «Les gens qui restent au centre-ville sont obligés de subir en grande quantité la pollution des automobiles, alors qu'eux n'utilisent pas les moyens de transport polluants», ajoute Manon Barbe, élue sous la bannière de l'UCIM. En outre, la commission suggère de rendre plus difficile le stationnement au centre-ville en réduisant le nombre de places, dans les rues comme dans les stationnements privés, et de hausser les tarifs. Fait à noter, les recommandations ont été adoptées à l'unanimité par les membres de la commission, où les trois formations politiques municipales sont représentées. L'unique conseiller du parti d'inspiration écologiste Projet Montréal, Richard Bergeron, était abasourdi par la position de la commission, dont il fait partie. «Les bras m'en sont

tombés. [...] On a débordé d'une réflexion sur le piéton vers une réflexion plus large qui met en cause le monde de l'auto et du pétrole», déclare M. Bergeron, soulignant que la recommandation coïncide avec le programme de sa formation. Réaction de l'administration L'idée a été accueillie avec une certaine prudence par le responsable du transport actif au comité exécutif, André Lavallée. «Je reçois cette recommandation comme un signal que les élus veulent, de façon importante, améliorer la qualité de vie à Montréal. Ce débat-là, on va devoir le faire», affirme M. Lavallée. Il souligne que le péage a une valeur de symbole. «Mon objectif, c'est d'abord d'accroître de façon significative l'utilisation des transports collectifs et actifs. [...] On va discuter ensemble des moyens», poursuit M. Lavallée, qui devrait déposer cette année un plan de transport plus global. Le concept n'est cependant pas écarté d'emblée. «Si on met un péage, cela soulève plusieurs questions que je suis en train de regarder avec intérêt», affirme-t-il, en précisant qu'un cahier recensant les publications sur le péage l'attend sur son bureau. Les automobilistes contribuent déjà au financement des transports en commun par le biais des frais d'immatriculation et de la taxe sur l'essence, précise le maire de l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie. La recommandation d'un péage est reçue plutôt positivement à l'Agence métropolitaine de transport (AMT), à condition que les fonds servent à financer l'amélioration des services. La vice-présidente aux communications de l'AMT, Marie Gendron, souligne cependant que les infrastructures actuelles du centre-ville en matière de transports en commun peineraient à supporter un afflux massif de nouveaux passagers. «Si on dit aux gens de ne pas prendre leur auto pour venir au centre-ville, ils vont venir comment? Il reste beaucoup à faire pour améliorer le service», conclut Mme Gendron.

Publication Le Devoir
Date 2006-09-22
Pages p. A-3
Select in Zotero zotero://select/library/items/EXTR8C5F
Date d'ajout 19/05/2020 à 12:12:25
Modifié le 19/05/2020 à 12:16:21

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Autopartage - Montréal numéro trois au monde

Type Article de journal
Auteur Éric Clément
Résumé Nul n'est prophète en son pays, dit l'adage: après Washington, Montréal est la ville où l'autopartage est le plus développé en Amérique et pourtant l'entreprise Communauto peine à faire reconnaître son importance environnementale et sociale par le gouvernement Charest. Créée à Québec en 1994, Communauto a 10 000 usagers au Québec. Avec 484 voitures, il s'agit de la troisième expérience d'autopartage dans le monde municipal après Zurich et Washington. Même Toronto, où deux compagnies se font concurrence, n'atteint pas le niveau d'activité de l'autopartage à Montréal. Le principe est simple: après s'être abonné au service (35 par an et 500 de dépôt), l'utilisateur loue une auto de Communauto garée près de chez lui. Il y a 113 stationnements Communauto dans l'île de Montréal. Le coût horaire varie de 1,50 (mardi à jeudi) à 2 (vendredi à lundi) auquel s'ajoutent 0,29 par kilomètre. Les villes de Montréal (7 800 abonnés), Laval, Québec, Longueuil, Lévis, Gatineau, Sherbrooke et Saint-Lambert offrent la voiture en libre-service. À Montréal, Outremont a été le premier arrondissement à l'expérimenter. Le Plateau Mont-Royal, Villeray-Saint-Michel-Parc Extension et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve ont emboîté le pas. Cette semaine, Ahuntsic-Cartierville a décidé aussi de louer des stationnements pour les automobiles de Communauto. "La croissance de notre entreprise, en terme de chiffre d'affaires ou de nombre d'usagers, est de 30% par an, dit Marco Viviani, porte-parole de Communauto. Environ 90% de nos abonnés n'ont pas d'automobile." Communauto, dont le chiffre d'affaires est de six millions, estime que l'autopartage est complémentaire du transport en commun et contribue à diminuer le nombre d'automobiles en circulation. En 1999, l'autopartage a fait partie de la stratégie québécoise de réduction des gaz à effet de serre. "Notre service est utile quand il n'y a plus de solutions avec le transport en commun, dit M. Viviani. Nous avons établi des partenariats avec le Réseau de transport de la Capitale, à Québec, la Société de transport de Laval et la Société de transport de l'Outaouais." La Ville de Montréal a inclus l'autopartage dans son Plan stratégique de développement durable et va aussi l'intégrer dans son Plan de transport, actuellement en gestation. Du coup, Communauto aimerait bien avoir un permis dans tous les quartiers résidentiels pour pouvoir stationner ses véhicules. "Cela permettrait d'offrir ce service de façon encore plus large", dit Benoît Robert, PDG de l'entreprise. "J'ai prévu de rencontrer bientôt Communauto pour discuter de ses préoccupations, dit André Lavallée, responsable du transport collectif au comité exécutif de Montréal. L'autopartage requiert de revoir un certain nombre de règles quant au stationnement sur rue, aux vignettes ou aux tarifs accordés par la Société de transport de Montréal à la suite d'ententes." Manque de reconnaissance

Mais là où le bât blesse, c'est à Québec où le gouvernement traîne les pieds pour reconnaître l'utilité du service. Au printemps, M. Robert a rencontré Jean Charest et lui a fait valoir les mérites environnementaux de l'autopartage. Il n'a pas demandé de subventions, mais un appui stratégique: il aimerait que Québec accorde des mesures fiscales aux usagers de l'autopartage et voudrait surtout discuter d'approches à adopter pour rendre ce service plus attrayant. En France, où Communauto fait figure de modèle, l'Assemblée nationale s'apprête à adopter une loi qui reconnaîtra le statut de service d'intérêt public à l'autopartage. En Italie, Rome veut accorder des subventions aux nouveaux adhérents qui se débarrasseront de leur automobile. L'Allemagne, la Suisse et les Pays-Bas ont déjà intégré ce concept dans leurs politiques en matière de transport et d'environnement. Mais le ministre libéral des Transports, Michel Després, moins prompt à encenser l'autopartage que ne l'avait été l'ancien ministre des Transports Jacques Brassard, a dit en juillet à Communauto qu'il n'entendait pas "identifier spécifiquement un interlocuteur gouvernemental au dossier de l'autopartage". Benoît Robert a été estomaqué. "On ne demande pas d'argent, on veut juste un peu d'attention", dit-il. La Presse a essayé de parler du sujet avec le ministre Després hier, mais il était occupé, a fait savoir son attachée de presse, Josée Delisle, qui a toutefois assuré que "Communauto s'inscrit parfaitement dans les objectifs du gouvernement". "Une rencontre avec Communauto peut parfaitement s'arranger à court terme", assure-t-elle.

Publication La Presse

Date 2006-09-09

Pages p. A-21

Select in Zotero zotero://select/library/items/ABCJHGF5

Date d'ajout 19/05/2020 à 12:09:44

Modifié le 19/05/2020 à 12:11:56

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Éditorial Faut que ça roule

Type Article de journal

Auteur Nathalie Collard

Résumé Les cyclistes montréalais devraient-ils être plus revendicateurs pour faire avancer leur cause? Devraient-ils se montrer plus agressifs pour obtenir un réseau de pistes cyclables digne de ce nom? Il n'y a plus d'autres choix lorsqu'on constate la vitesse de tortue à laquelle se développent les voies réservées aux vélos vers le centre-ville de Montréal, pour ne nommer que cet exemple. À vrai dire, il y a des bambins de deux ans et demi qui pédalent plus vite sur leur bicyclette à quatre roues que l'administration Tremblay dans le dossier du vélo. Pourtant, comme l'a démontré La Presse, ce ne sont pas les bonnes intentions qui manquent au bureau du maire. Depuis 2001, Gérald Tremblay n'a pas cessé de réitérer sa foi dans le vélo et des membres de son administration ont promis à maintes reprises un accès vers le centre-ville. Or depuis 2001, le réseau ne s'est étendu que de 30 kilomètres! Le projet le plus pressant- l'ouverture d'une piste cyclable qui emprunterait la rue Maisonneuve entre les rues Berri et Green, à Westmount- faisait pourtant partie du Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville présenté l'an dernier. Or les travaux ne débiteront pas avant l'été prochain. La Ville affirme également que le plan de transport qui sera présenté l'automne prochain réservera une belle part au transport à vélo. Encore de belles promesses? Le vélo serait-il comme le jazz à Montréal? On le célèbre une fois par année (la Féria du vélo) mais on a tendance à le négliger le reste du temps. En attendant ces développements majeurs, la Ville se contente d'entretenir le réseau, d'améliorer sa sécurité et de développer des petits tronçons réservés aux vélos à gauche et à droite, ce qu'elle appelle " améliorer le confort des cyclistes ". Ainsi, en 2005, on a développé quelques petits bouts de piste sur le Plateau Mont-Royal. En 2006, on prévoit ouvrir encore quelques pistes, dont une sur la rue McGill, dans le Quartier International, lorsque les travaux de réfection seront complétés. Pendant ce temps, à Toronto, les cyclistes roulent sur une voie cyclable aménagée sur Bay Street, une artère plus habituée à voir rouler des Mercedes et des BMW que des Norco et des Marinoni. Il semble que certains fonctionnaires de l'administration municipale soient particulièrement récalcitrants lorsqu'il est question de faciliter la vie des Montréalais qui se déplacent à deux roues. À entendre le responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif, André Lavallée, décrire le long processus qui a mené à une entente entre résidents, commerçants et le service des travaux publics sur la présence d'une voie cyclable rue McGill, entre de la Commune et la place Victoria, on comprend que les mentalités n'évoluent pas à la même vitesse à la Ville. Le maire Tremblay n'aura donc pas le choix. S'il veut vraiment que son administration soit reconnue pour avoir priorisé le dossier du vélo à Montréal, il devra se montrer encore plus ferme et encore plus convaincu. On l'a vu lors de la FINA et du Grand Prix, lorsque Gérald Tremblay veut quelque chose, il l'obtient. S'il souhaite réellement faire de Montréal une ville de vélo, aucune excuse ne devrait le freiner.

Publication La Presse
Date 2006-07-03
Pages p. A-11
Select in Zotero zotero://select/library/items/CTXRYU22
Date d'ajout 20/04/2020 à 22:17:42
Modifié le 19/05/2020 à 12:09:26

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Réseau cyclable La Ville veut accélérer le pas

Type Article de journal
Auteur Nicolas Bérubé
Résumé Le réseau cyclable montréalais connaîtra un "développement accéléré" dans les prochaines années, ce qui permettra de convaincre plus de travailleurs de laisser leur auto à la maison et de prendre leur vélo. C'est ce qu'a indiqué hier André Lavallée, membre du comité exécutif et responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif à la Ville de Montréal. M. Lavallée souhaite présenter cette année un Plan de transport qui fera une grande place au vélo. L'administration Tremblay n'a pas digéré hier de voir publier à la une de La Presse un bilan peu reluisant de ses réalisations en matière d'aménagements pour les cyclistes qui se rendent au centre-ville. En effet, aucun tronçon majeur n'a été construit dans ce secteur stratégique depuis l'arrivée au pouvoir de M. Tremblay, voilà quatre ans et demi. M. Lavallée soutient que 10 millions de dollars ont été investis dans le réseau cyclable depuis 2001. "En comparaison, l'équipe qui a précédé M. Tremblay a dépensé 24 000 en développement du réseau cyclable entre 1997 et 2001. Il n'y avait personne qui travaillait là-dessus. Ils ont laissé aller les choses." Parmi les réalisations récentes de la Ville, M. Lavallée note la réfection de la piste cyclable du parc Angrignon, l'aménagement d'une piste au parc du ruisseau de Montigny, la reconstruction de la passerelle du pont de l'île Perry et l'ajout de feux de circulation sur la piste de Christophe-Colomb. Défoncée en certains endroits, la piste du Jardin botanique sera également refaite. Pour les déplacements "utilitaires", qui concernent les travailleurs qui se rendent au boulot en bicyclette, M. Lavallée rappelle que la Ville a présenté l'an dernier un Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville, qui sera réalisé sur trois ans. Il indique aussi que le Plan de transport qu'il présentera plus tard cette année comprendra un volet dédié au vélo. "Ce sera un chapitre important. Il y aura un diagnostic sur la situation du vélo, et des propositions pour le développement et les investissements nécessaires. Il y aura des décisions de l'administration en conséquence", dit-il. Le vélo a d'abord été conçu comme une activité de fin de semaine, mais de plus en plus de gens l'utilisent pour aller travailler, note M. Lavallée. "Il y a 2,5% des gens qui vont au travail en vélo. Je pense que ce pourcentage peut augmenter de manière significative. Ce sont de nouvelles valeurs, de nouvelles façons de se déplacer." Quant à la piste cyclable sur le boulevard de Maisonneuve, M. Lavallée indique que le projet est présentement mis en attente, le temps de connaître l'étendue de travaux que la Ville compte faire sur cet axe. "Je ne veux pas bâtir quelque chose et le défaire une semaine après", dit-il, ajoutant que l'on ne connaît pas encore le type d'aménagement qui sera réalisé sur le boulevard. "Nous étudions

Publication La Presse
Date 2006-06-22
Pages p. A-9
Select in Zotero zotero://select/library/items/AJID5P8X
Date d'ajout 19/05/2020 à 11:55:25
Modifié le 19/05/2020 à 11:57:07

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Notes :

ACTUALITÉS



André Lavallée (à gauche), membre du comité exécutif et responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif à la Ville de Montréal, souhaite présenter cette année un Plan de transport qui fera une grande place au vélo.

LES CYCLISTES OUBLIÉS, RIEN QUE DE BEAUX DISCOURS...

Type Article de journal

Auteur Nicolas Bérubé

Résumé IL N'Y A JAMAIS EU AUTANT DE VOITURES À MONTRÉAL, ET LES ÉPISODES DE SMOG ONT FRACASSÉ DES RECORDS L'ÉTÉ DERNIER. LES POLITIENS LE RÉPÈTENT DEPUIS DES ANNÉES: LES DÉPLACEMENTS À VÉLO SONT L'UNE DES SOLUTIONS. MALGRÉ LES BEAUX DISCOURS, L'ADMINISTRATION TREMBLAY, EN PLACE DEPUIS BIENTÔT CINQ ANS, N'A RÉALISÉ AUCUN OUVRAGE MAJEUR POUR FACILITER LA VIE AUX CYCLISTES QUI SE RENDENT QUOTIDIENNEMENT AU CENTRE-VILLE. AUTOPSIE D'UN ÉCHEC ET DE SES CONSÉQUENCES SUR LA QUALITÉ DE VIE DES MONTRÉALAIS. "Je me demande tout simplement pourquoi le dossier a si peu avancé en huit ans. L'inertie, c'est fini!" Ces paroles enthousiastes, c'est Gérald Tremblay, qui les a prononcées à l'automne 2001. En entrevue au magazine Vélo-Mag, le candidat à la mairie se scandalisait du peu de sérieux avec lequel l'administration de Pierre Bourque considérait le développement du réseau cyclable à Montréal. En campagne électorale, M. Tremblay se présentait comme un véritable militant cycliste. Le titre de l'article était évocateur: Gérald Tremblay: Just watch me. Quatre ans et demi et un mandat plus tard, force est de constater que le bilan cycliste de l'administration Tremblay est bien mince. Depuis 2001, le réseau cyclable de l'île ne s'est étendu que de 30 kilomètres, dont 15 aménagés l'an dernier. Au total, le réseau cyclable de Montréal compte environ 370 kilomètres, ce qui place la métropole en 11^e position au Québec, selon une compilation réalisée l'an dernier par Vélo-Québec. "C'est vrai qu'en apparence ce n'est pas grand-chose, commente le directeur général de Vélo-Québec, Jean-François Pronovost, partenaire de la Ville de Montréal pour le développement du réseau cyclable. Mais c'est compliqué. C'est compliqué parce qu'on n'est pas dans la brousse ici. On est en ville et il y a de la circulation automobile." Au centre-ville de Montréal, les aménagements pour les cyclistes sont toujours rares et morcelés. Promis depuis longtemps, le projet d'aménager un tronçon de 3,9 kilomètres entre les rues Berri et Green sur le boulevard de Maisonneuve n'est encore qu'un projet. Et la réalisation d'une piste cyclable continue autour de l'île, promise par Gérald Tremblay en 2001, n'est toujours pas complétée. Pendant ce temps, les pistes cyclables qui se rendent au centre-ville, notamment celle de la rue Berri, sont peu nombreuses et souvent saturées aux heures de pointe. Contrairement à la ville de Toronto, qui a adopté un "Plan du vélo" en 2001, Montréal n'a pas encore sa politique du vélo. Dans la Ville reine, le plan a permis d'aménager une voie cyclable sur le campus de l'Université de Toronto. Et la célèbre artère des affaires, Bay Street, a maintenant une voie de 1,5 mètre de large réservée aux vélos. Le maire Tremblay, présentement à Vancouver, n'a pu accorder d'entrevue à La Presse. Le responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif au comité exécutif de la Ville, André Lavallée, n'est quant à lui pas en mesure de s'engager à produire une politique du vélo. Il indique que la Ville s'apprête à améliorer "le confort et la sécurité" du réseau actuel. Dans une démarche qui ne porte pas encore de nom. Les mesures seront annoncées dans le Plan de transport de Montréal, qui doit être déposé cet automne. M. Lavallée ajoute que le plan stratégique de développement durable de la Ville de Montréal a donné un solide coup de barre à la relance du vélo à Montréal. "On veut développer le réseau rapidement, dit M. Lavallée. Il faut un plan de

développement qui prend en compte les universités. Mais pour encourager les gens à voyager à vélo, il faut que les imbéciles de la route (automobilistes) arrêtent de brûler les feux rouges." Conseiller élu du Plateau-Mont-Royal (Équipe Tremblay), Michel Labrecque a milité pour instaurer le Tour de l'Île. Il a occupé diverses fonctions, dont celle de président de Vélo-Québec. Il croit que Montréal doit s'employer à redevenir la première ville cyclable d'Amérique, comme dans les années 1970. Et selon lui c'est possible. M. Labrecque, qui roule plus de 1500 kilomètres par année, à Montréal, pour se rendre au boulot ou à des rendez-vous d'affaires, constate qu'il y a toute une pente à remonter afin de faciliter la cohabitation entre les cyclistes, les piétons et les automobilistes. "Il ne faut pas nécessairement évaluer la qualité de notre réseau en terme de kilomètres, dit-il. Il faut plutôt faire entrer le vélo au coeur de la ville d'affaires de Montréal. Et pour cela il faut des mesures incitatives, comme des stationnements à vélo, un apaisement de la circulation, et des mesures de sécurité." Encadré(s) : Ils ont dit " Je me demande tout simplement pourquoi le dossier a si peu avancé en huit ans. L'inertie, c'est fini! " Gérald Tremblay , Vélo-Mag , automne 2001. " Le projet de piste cyclable sur le boulevard de Maisonneuve a valeur de symbole. Ça fait tellement longtemps qu'on en parle, il est temps de le faire. " Claude Dauphin à la Féria du vélo, 27 avril 2004. "Nous voulons développer davantage les pistes cyclables, c'est un engagement que nous avons pris pendant la campagne. " Gérald Tremblay à la Féria du vélo, 8 avril 2002. "On va réaliser la piste cyclable qui ceinture l'île au plus sacrant, probablement l'été prochain. " Claude Dauphin à la Féria du vélo, 27 avril 2004.

Publication La Presse
Date 2006-06-21
Pages p. A-2
Select in Zotero zotero://select/library/items/FU3P7IXV
Date d'ajout 19/05/2020 à 11:52:37
Modifié le 19/05/2020 à 11:55:25

Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, Une gare sera construite... en attendant le train

Type Article de journal
Auteur Félix-Antoine Lorrain
Résumé L'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau pourrait être relié d'ici 2012 au centre-ville de Montréal par une navette ferroviaire. Aéroports de Montréal (ADM) a annoncé hier qu'une gare ferroviaire Montréal-Trudeau sera intégrée au nouveau hall des départs transfrontaliers de l'aéroport. Selon le projet dévoilé, la gare et le hall feront partie intégrante d'un nouveau complexe hôtelier de 275 chambres de la chaîne Marriott, lequel sera construit par un consortium dirigé par le groupe Axor au coût de 120 millions de dollars. La moitié de cette somme sera fournie par ADM. En prévoyant ainsi la construction d'une gare, «notre objet est clairement [d'instaurer] une navette ferroviaire qui va établir une liaison directe entre la gare centrale et l'aérogare», a expliqué hier le président d'ADM, Jim Cherry, pour qui l'idée d'une liaison directe avec le centre-ville de Montréal est une priorité depuis des années. Ce projet de navette ferroviaire, auxquels sont associés l'Agence métropolitaine de Transport et Via Rail, a été présenté tant à la Communauté métropolitaine de Montréal qu'aux ministères des Transports québécois et canadien. D'ailleurs, au même moment qu'ADM faisait l'annonce de son projet de gare, le responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain au comité exécutif de la Ville de Montréal, André Lavallée, affirmait que la construction d'un axe ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Trudeau était une «priorité majeure» dans le plan de transport que la Ville prévoit dévoiler dans les mois qui viennent. Lors de l'allocution qu'il a donnée hier à l'occasion d'un déjeuner-causerie organisé par l'Association québécoise des transports et des routes, M. Lavallée a plus d'une fois fait référence à l'importance d'établir «une liaison de transport collectif entre le centre [de Montréal] et l'aéroport». Selon M. Lavallée, il convient maintenant d'établir un consensus régional sur le projet, comme ceux qui ont été trouvés sur la mise en place du train de banlieue vers Repentigny et le rallongement du métro vers Laval. Il dit déjà jouir de l'appui des villes de l'ouest de l'île, incluant les villes défusionnées, dont il a rencontré des représentants il y a quelques semaines. Par ailleurs, M. Lavallée a fait part des grandes lignes ou «chapitres» du plan de transport de la Ville de Montréal. En plus de la modernisation du métro et de la charte du piéton, déjà dévoilée la semaine dernière, le plan proposera un «chantier cycliste» visant à accélérer la réalisation et le développement du réseau de pistes cyclables ainsi que la promotion du covoiturage par l'établissement de voies réservées sur les principaux axes routiers. Comme autre chapitre du plan de transport, M. Lavallée a fait état du développement éventuel d'un «réseau intermédiaire», complémentaire aux lignes de métro et d'autobus, qui relierait le centre-ville aux futurs sites du CHUM et du technopôle scientifique de l'Université de Montréal à l'ancienne gare d'Outremont. «Il m'apparaît essentiel qu'on relie ces deux pôles avec le centre-ville», a-t-il indiqué, en refusant toutefois de se prononcer sur le parcours d'un tel réseau ou «le choix technologique» qui serait privilégié. Il n'a pas rejeté l'hypothèse du tramway, tout en émettant vaguement d'autres pistes de solution telles que des voies réservées aux taxis. Le responsable du transport collectif à la Ville de Montréal a en outre promis que le plan «bousculera un peu nos habitudes». Il espère que par ce plan, Montréal se démarquera des autres villes d'Amérique du Nord. Il

a admis être conscient que la réalisation totale du plan ne sera pas possible sans l'aide du gouvernement du Québec.

Publication Le Devoir
Date 2006-06-16
Pages p. A-4
Select in Zotero zotero://select/library/items/UWJKMRRB
Date d'ajout 19/05/2020 à 11:47:56
Modifié le 19/05/2020 à 11:49:20

Montréal veut améliorer la vie des piétons

Type Article de journal
Auteur Clairandrée Cauchy
Résumé Priorité aux piétons: voilà le mantra que la Ville de Montréal souhaite voir repris par les citoyens de la métropole en déposant hier son projet de charte du piéton. «Le développement du transport collectif et du transport actif comme solution alternative au déplacement des personnes, c'est une des clés de l'avenir de Montréal. C'est ce qui pourrait donner à Montréal un avantage comparatif, compétitif, avec les banlieues, avec les grandes villes ailleurs dans le monde», a déclaré André Lavallée, responsable des transports en commun et des transports actifs au comité exécutif. Le document préconise un «changement radical de culture» pour accorder «la primauté au piéton dans l'espace urbain» et inciter les piétons à adopter des comportements sécuritaires en contrepartie. «Montréal est une des villes les plus délinquantes dans la façon dont on se partage la chaussée. Les piétons, les cyclistes et les automobilistes coexistent dans un ballet un peu fou», a noté M. Lavallée, soulignant qu'il y a de nouveaux policiers à pied d'oeuvre depuis quelques mois pour faire respecter le code de la route. Au-delà des grands principes, André Lavallée a présenté des mesures concrètes qui pourraient être mises en vigueur pour simplifier la vie des piétons. Montréal souhaite par exemple limiter à 40 km/h la limite de vitesse permise dans plusieurs rues, ce qui requiert une autorisation spéciale de Québec. Une telle permission a déjà été accordée à l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. On réclame aussi que Québec interdise illico l'utilisation des téléphones cellulaires au volant. La Ville procédera aussi au remplacement des feux pour les piétons à 800 intersections afin d'y installer des décomptes numériques. M. Lavallée assure par ailleurs que les opérations de marquage des passages piétonniers se feront plus rapidement après la fin de l'hiver afin que les piétons puissent profiter de passages sécuritaires dès l'arrivée du beau temps. La nouvelle charte pourrait aussi ouvrir la voie à la piétonisation de plusieurs tronçons de rue par les arrondissements à certaines heures de la journée ou les fins de semaine. Les arrondissements sont d'ailleurs invités à reprendre cette charte à leur compte pour la traduire en projets concrets. Le document, qui fera l'objet de consultations cet été, devrait être adopté l'automne prochain au conseil municipal. Il s'inscrira dans le cadre d'un plan de transport plus large, en cours d'élaboration.

Publication Le Devoir
Date 2006-06-08
Pages p. A-4
Select in Zotero zotero://select/library/items/9EWNUPC6
Date d'ajout 19/05/2020 à 11:43:52
Modifié le 19/05/2020 à 11:46:56

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Le train de l'est sur les rails

Type Article de journal
Auteur Alexandre Shields
Résumé Après des années de tergiversations, une nouvelle ligne de train de banlieue devrait relier l'est de l'île de Montréal et la couronne nord au centre-ville de Montréal d'ici trois ans. Le gouvernement du Québec a fait la promesse solennelle hier de réaliser ce projet évalué à plus de 300 millions de dollars, une initiative qui permettra de rejoindre un secteur de la région métropolitaine historiquement mal desservi par les transports en commun. La mise en service de cette liaison permettra de rejoindre Montréal-Nord mais aussi Repentigny,

Terrebonne et Mascouche. D'une longueur totale de 51 kilomètres, elle nécessitera la construction de 11 nouvelles gares, dont sept dans l'est de Montréal, a précisé le ministre des Transports, Michel Després. Pour lui, «il est clair que les trains de banlieue font partie de la stratégie de transports en commun». Il a d'ailleurs précisé que plus de 60 000 personnes utilisent les lignes déjà existantes chaque jour. Le «train de l'est», qui reliera Mascouche à la gare Centrale en une heure, devrait quant à lui attirer au moins 5500 usagers à bord du train chaque matin. Les cinq départs prévus à chaque heure de pointe emprunteront un nouveau tronçon ferroviaire entre Mascouche et Le Gardeur-Repentigny pour ensuite emprunter la voie ferrée du Canadien National passant par le nord-est de Montréal et rejoindre la ligne Montréal-Deux-Montagnes, qui mène au centre-ville par le tunnel du mont Royal. Comme les voies existent déjà, le gouvernement devra investir la majorité des 300 millions de dollars prévus pour l'achat de cinq locomotives hybrides et 30 voitures neuves, en plus de construire 11 gares. «Ce train de banlieue constitue le plus grand projet de développement en transports en commun depuis 1998 pour la région métropolitaine», a d'ailleurs lancé le président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), Joël Gauthier. Ce secteur est justement une «région prioritaire» pour l'AMT puisque l'arrivée du train de banlieue est aussi un facteur «structurant» pour le développement d'un secteur de l'île de Montréal «mal desservi par les transports en commun». M. Gauthier a rappelé que de 1945 à 1968, un réseau de trains de banlieue exploité par le Canadien National desservait l'est de Montréal. «Entre 1998 et 2003, 40 % des nouveaux déplacements en transports en commun proviennent du réseau de trains de banlieue. L'achalandage du réseau a doublé au cours des dernières années, a expliqué M. Gauthier. Et depuis 2005, nous sommes la sixième région en importance en Amérique du Nord en ce qui concerne la desserte en trains de banlieue.» Selon lui, le train de banlieue est d'ailleurs victime de son succès puisque les lignes actuelles approchent ou ont atteint leur taux de saturation. Les libéraux s'étaient donc engagés à investir davantage pour stimuler le recours à ce moyen de transport. En avril 2005, le ministre Després avait déjà annoncé l'amélioration de la ligne de train de banlieue entre Montréal et Blainville et son prolongement jusqu'à Saint-Jérôme, au coût de 50 millions de dollars. Ce nouveau tronçon devrait entrer en service à l'automne prochain. Afin que Montréal «brille parmi les grandes métropoles, nous devons compléter le réseau de transport», a précisé la ministre responsable de la région de Montréal, Line Beauchamp. «Ça comprend le transport routier avec les voies de contournement, l'autoroute 30 ou le pont de l'autoroute 25, qui était tout à fait nécessaire. Nous devons avoir cette approche équilibrée exigeant également des investissements dans les transports en commun.» Selon Mme Beauchamp, «cet investissement permettra de doter l'est de Montréal de toutes les infrastructures nécessaires pour son développement». La nouvelle liaison ferroviaire s'inscrit selon elle dans la volonté des libéraux de favoriser le «développement durable» et la «décongestion du réseau routier montréalais». Les plans et devis sont presque terminés. L'AMT doit aussi compléter les études sur les nouvelles gares et les infrastructures ferroviaires. Le tout devrait être complété cette année et les premiers travaux devraient débuter en 2007. Le ministre des Transports a précisé que le coût du projet est «de l'ordre de 300 millions de dollars», ajoutant qu'un dépassement des coûts est toujours possible. Celui-ci pourrait atteindre les 30 %, soit environ 90 millions de dollars. Selon M. Després, le coût de l'acier et la fluctuation du dollar canadien pourraient faire grimper la facture. Un projet très attendu Plusieurs représentants des secteurs qui seront desservis ont chaudement accueilli l'initiative annoncée hier. Le maire de Terrebonne, Jean-Marc Robitaille, a expliqué que cette nouvelle ligne de train «corrige l'injustice» en matière de transports en commun pour les citoyens de l'est de Montréal. Le directeur général de Mascouche, Luc Tremblay, a tenu à souligner que cette liaison avec Montréal permettra de stimuler l'économie de la couronne nord. S'il a salué la création d'une nouvelle ligne de train de banlieue, le Conseil régional de l'environnement de Montréal a ajouté que les représentants du ministère des Transports ont dû reconnaître lors des récentes auditions du Bureau des audiences publiques en environnement que la prolongation de l'autoroute 25 annulera malheureusement tous les gains espérés en faveur d'un transfert modal de l'automobile vers les transports en commun. «Réaliser les deux projets en même temps, c'est tenter de faire une chose et son contraire; c'est se tirer dans le pied; c'est aussi une sorte de gaspillage des fonds publics», a soutenu le directeur de l'organisme, Robert Perreault. Le responsable de l'aménagement urbain au conseil exécutif de Montréal, André Lavallée, a lui aussi applaudi à ce projet, qui permettra de réduire la pression sur le réseau routier. Il a toutefois ajouté que la Ville entend également aller plus loin et exiger la mise en place d'un tramway sur l'avenue du Parc. «Dans le plan de transport que je vais proposer au conseil municipal, il va y avoir une proposition de réseau de tramway», a souligné M. Lavallée. L'administration Tremblay réclame aussi des engagements financiers en matière de transports de la part des libéraux dans le prochain budget, qui doit être déposé sous peu, notamment pour résorber le déficit de la Société de transport de Montréal. L'ancien maire de Montréal-Nord, Yves Ryan, qui a réclamé une liaison par train de banlieue pendant des années, a dit souhaiter que le projet se réalise dans les délais prévus.

Publication Le Devoir

Date 2006-03-18

Pages p. A-2

Select in Zotero [zotero://select/library/items/BN342IS8](https://zotero.org/select/library/items/BN342IS8)

Date d'ajout 18/05/2020 à 21:47:27

Modifié le 18/05/2020 à 21:49:25

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Montréal aura sa charte du piéton

Type Article de journal

Auteur Sara Champagne

Résumé Les piétons qui en ont ras le bol de jouer au cow-boy dans les rues de Montréal auront bientôt leur charte du piéton pour les protéger. L'administration Tremblay-Zampino dévoilera le contenu de cette charte en déposant son Plan de transport au cours des prochains mois. " À l'heure actuelle, le message, c'est tassez-vous . Il faut absolument que ça change ", explique celui qui pilote le dossier au comité exécutif de la Ville, André Lavallée. La Commission permanente sur la mise en valeur du territoire de la Ville, qui planche sur le contenu de la charte, veut instaurer une sorte de pacte social entre les automobilistes et les piétons. Selon ce que La Presse a appris, les élus de l'agglomération ont déjà approuvé l'achat de 200 feux clignotants à décompte qui seront installés en 2006. Et la Ville assure que ces feux vont se multiplier au cours des prochaines années. Mais Montréal veut franchir d'autres pas, indique M. Lavallée, en changeant ses mauvaises habitudes, comme celle de repeindre les passages piétonniers à l'automne plutôt qu'au printemps. " Je n'ai pas besoin de faire un dessin pour qu'on comprenne qu'avec nos hivers la peinture disparaît ", dit M. Lavallée, qui ajoute que la Commission compte organiser une consultation publique prochainement afin de connaître les besoins des Montréalais. Selon une enquête origine-destination pour le compte de l'Agence métropolitaine de Transport (AMT), les Montréalais sont moins nombreux qu'avant à se déplacer à Montréal. Entre 1998 et 2003, le pourcentage des gens qui marchent a glissé de 15 % à 13,3 %. Trottoirs-patinoires Au chapitre des trottoirs, Montréal se donne donc le défi d'inclure dans la charte du piéton des mesures pour encourager les gens à marcher, comme rendre les trottoirs praticables en hiver. La Ville prévoit consulter les élus d'arrondissements afin de s'entendre sur une méthode de déglacage. Enfin, la charte du piéton veut s'inspirer du premier bilan des 133 policiers nouvellement affectés à la sécurité routière, qui sera déposé prochainement. Dans la grande région de Montréal, environ la moitié des victimes de la route sont des piétons ou des cyclistes. L'Association Vélo-Québec, qui a critiqué le manque de vision des élus aux dernières élections en ce qui a trait aux piétons, note que Montréal a toute une pente à remonter quand on considère que plusieurs villes, comme Toronto ou Vancouver, ont déjà leur charte. " En ce moment, les piétons parviennent à survivre à Montréal en étant illégaux aux intersections ", déplore le directeur de Vélo-Québec, Jean-François Pronovost.

Publication La Presse

Date 2006-03-18

Pages p. A-21

Select in Zotero <zotero://select/library/items/9AB2N69C>

Date d'ajout 19/05/2020 à 11:42:10

Modifié le 19/05/2020 à 11:47:26

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Place au nouveau boulevard Ville-Marie

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé La Ville de Montréal et le gouvernement du Québec dévoileront aujourd'hui un concept routier de plus de 500 millions de dollars pour marquer la naissance du " boulevard Ville-Marie ", qui s'étendra du pont Jacques-Cartier jusqu'à l'autoroute 25, à l'emplacement de la rue Notre-Dame actuelle, dans l'est de la métropole. Cette quatrième mouture, en cinq ans, du projet de transformation de la rue Notre-Dame sera rendue publique cet après-midi en présence du premier ministre Jean Charest, du maire de Montréal, Gérald Tremblay, et d'un imposant parterre d'invités provenant de tous les milieux de la métropole. Après deux ans de discussions, d'échec et de reprises, la Ville et le ministère des Transports du Québec (MTQ) se seraient finalement entendus sur un concept d'infrastructure routière offrant à la fois une plus grande fluidité de la circulation automobile, et des mesures de contrôle pour éviter une augmentation trop marquée du trafic, en direction du centre-ville de Montréal. Selon les sources de La Presse , le projet de boulevard de huit voies de largeur, dont deux réservées

au transport en commun et aux taxis, sera muni de nombreux feux de circulation qui auront pour fonction principale de ralentir la circulation aux abords de quartiers résidentiels, comme l'exigeait la Ville de Montréal depuis le début de ses pourparlers avec Transports Québec. Ces feux auront toutefois la distinction de rester verts de façon continue pendant les heures de pointe, transformant ainsi le boulevard en une autoroute métropolitaine à grand volume de circulation, comme l'a toujours souhaité le MTQ, depuis bientôt 35 ans. Cette augmentation de capacité routière par rapport à la rue Notre-Dame actuelle, qui compte seulement quatre voies, sera partiellement compensée par une vitesse maximum réduite, limitée à 60 km/h sur le futur boulevard Ville-Marie, au lieu des 70 km/h, en vigueur rue Notre-Dame. Les travaux de construction commenceront dès 2006, si tout va bien. Ils pourraient s'étirer jusqu'en 2011. Les coûts du projet sont estimés à plus de 500 millions de dollars. C'est deux fois la facture de 263 millions qui avait été prévue- et ridiculement sous-estimée- par le MTQ, lors de la première présentation de ce projet, en 2000. Quant au nom de la future infrastructure routière de l'est de Montréal, il se serait imposé en raison de la longue histoire de ce projet, qui remonte à 35 ans. Construit dans le prolongement direct de l'autoroute Ville-Marie (A-720), le futur boulevard devait, à l'origine, en faire partie intégrante. Il devrait donc aussi porter l'ancien nom de Montréal, comme l'affirmait d'ailleurs un des hauts fonctionnaires municipaux responsables du projet, Jean Blanchet, lors d'une séance de consultations publiques tenue il y a un mois, sur un autre projet routier. La Ville et le MTQ ne sont toutefois pas au bout de leurs peines avec ce boulevard. Avant même que les grandes lignes du concept ne soient rendues publiques, hier, le directeur général du Conseil régional de l'environnement de Montréal, Robert Perreault, mettait hier en garde les autorités municipales de ne pas revenir sur leurs engagements de 2002. Selon lui, " le dossier de la rue Notre-Dame est un test pour la crédibilité de l'administration du maire Tremblay ". " Nous allons enfin savoir si la Ville a baissé les bras devant le Ministère. Et pour la première fois, nous aurons aussi l'occasion de vérifier si on nous conte des histoires à propos de la volonté de Montréal de réduire la circulation automobile vers le centre-ville. Car, au-delà du débat esthétique entre l'autoroute en tranchée et le boulevard urbain, c'est l'augmentation de la capacité routière qui sera à surveiller ", a-t-il souligné. La Presse a aussi appris que plusieurs éléments du projet restent à peaufiner, tels que l'accès au port de Montréal et l'empiètement du boulevard sur ses propriétés. Le décret adopté en 2002 par le gouvernement du Québec pour la construction d'un boulevard interdisait spécifiquement l'érection de murs antibruit entre la limite sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve, et la nouvelle emprise autoroutière. Cette obligation paraît aujourd'hui impossible à respecter, puisque la nouvelle emprise routière s'étendra à quelques dizaines de mètres seulement des maisons les plus proches de la rue Notre-Dame actuelle. Capsule historique 1970 : Québec décide de prolonger l'autoroute Ville-Marie (A-720) dans l'est de Montréal. 1971 : 1200 logements sont démolis dans les quartiers limitrophes. 1978 : Québec opte pour un " boulevard de type urbain ". Un projet voit le jour sur papier, en 1982. Aucune suite n'est donnée. Coût estimé: moins de 50 millions de dollars. 1999 : Le MTQ propose une autoroute en tranchée. Le maire de Montréal, Pierre Bourque, approuve. La majorité de la population locale consultée aussi. Coût estimé: 263 millions. 2001 : Ce projet d'autoroute est rejeté lors des consultations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Janvier 2002 : L'administration du maire Gérald Tremblay rejette le projet. Le BAPE fait de même, deux mois plus tard. Juin 2002 : La Ville et le MTQ présentent un projet de boulevard de huit voies, avec deux voies réservées au transport en commun. Coût du projet non révisé: 263 millions. Printemps 2003 : Dysfonctionnel, le projet du Sommet de Montréal est abandonné par le gouvernement Charest. Coût révisé: entre 425 et 450 millions. Février 2004 : La Ville de Montréal rejette une troisième version du projet soumise par le MTQ et engage des consultants à élaborer un concept de boulevard, en collaboration avec le MTQ. 2005 : La Ville confirme la priorité du projet de la rue Notre-Dame dans le Plan d'urbanisme révisé et son projet de plan de transport, ainsi que son intention de réduire la pression automobile au centre- ville. 6 Juillet 2005 : Dévoilement de la plus récente mouture du projet Notre-Dame. Coût prévu: plus de 500 millions. AUTOS ET CAMIONS > Étendue du projet : environ 9 kilomètres > Circulation actuelle : entre 65 000 et 90 000 véhicules par jour > Nombre de camions : entre 8000 et 10000 camions par jour > Entre 15 % et 18% de ces camions viennent du port de Montréal, qui longe la rue Notre-Dame > Le port de Montréal recevra plus de 1,2 million de conteneurs en 2005 > 40 % de ces conteneurs quitteront le port montés sur des camions.

Publication La Presse

Date 2005-07-06

Pages p. A-1

Select in Zotero zotero://select/library/items/4Q9TW5LV

Date d'ajout 19/05/2020 à 21:43:10

Modifié le 19/05/2020 à 21:44:32

Marqueurs :

Autoroute 25: la couronne nord se mobilise

Type Article de journal

Auteur Louis-Gilles Francoeur

Résumé Au moment où les écologistes de la métropole s'apprêtent à détourner le projet d'autoroute 25 vers le Palais de justice, les maires de la couronne nord de Montréal se coalisent pour réclamer de Québec, à grand renfort publicitaire d'une valeur de 50 000 \$, qu'il accélère le parachèvement de cette voie rapide et du pont «dans les meilleurs délais», selon le mot du président du Regroupement pour le pont de la 25 et maire de Terrebonne, Jean-Marc Robitaille. Le maire Robitaille était accompagné des maires de Laval, Gilles Vaillancourt, et de Blainville, Pierre Gingras, ainsi que du conseiller montréalais James V. Infantino, membre du conseil d'arrondissement de Montréal-Nord. Au même moment, le conseil d'arrondissement de Côte-des-Neiges et Notre-Dame-de-Grâce révélait avoir pris position contre le projet de la 25, ce qui traduit l'existence d'une fracture au sein de l'équipe Tremblay. La riposte du camp adverse viendra dès ce matin, alors que plusieurs groupes écologistes vont dévoiler une mise en demeure adressée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), Thomas Mulcair. La mise en demeure enjoint au ministre de mettre fin, pour cause d'irrégularité majeure, aux prochaines consultations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) jusqu'à ce que son mandat porte sur un dossier complet, défendu par le véritable promoteur, que personne ne connaît. C'est Me Franklin S. Gertler, qui avait mis en échec Hydro-Québec dans le dossier de la ligne Hertel-Des Cantons, qui pilotera ce dossier explosif à plusieurs égards. Le projet de la 25 est pour l'instant parrainé par le ministère des Transports, qui s'associera avec un promoteur privé éventuellement dans une corporation qui sera le véritable promoteur. La Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) exige que le vrai promoteur défende son dossier devant le BAPE pour qu'il puisse répondre aux citoyens. La mise en demeure réclamera de Québec qu'il reporte l'audience jusqu'à ce qu'un appel d'offres ait déterminé les partenaires de ce premier PPP majeur au Québec. Par ce test juridique majeur sur la valeur du processus des audiences publiques, les écologistes veulent connaître les véritables conditions de réalisation du projet, ses coûts et, notamment, le tarif éventuel du péage en raison de son importance sur le débit de la future autoroute. Quant aux défenseurs de la 25, ceux-ci ont soutenu, sondage à l'appui, qu'ils parlaient au nom de 84 % de la population de l'est de Montréal et des banlieues du nord de la métropole. Ils ont martelé les chiffres du ministère des Transports, selon qui le projet réduirait de 10 millions d'heures par année le temps passé sur le réseau routier et éliminerait 38 millions de kilomètres parcourus. Aux journalistes qui s'inquiétaient de la représentativité du nouveau regroupement et en particulier de l'absence du maire de Montréal, Gérald Tremblay, le maire de Laval, Gilles Vaillancourt, devait révéler un élément fondamental de sa stratégie en disant que Montréal ne peut plus ne pas accepter d'ouvrir désormais un accès routier comme la 25 à la couronne nord car la Ville est liée par le nouveau plan d'urbanisme de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), qui a valeur de schéma d'aménagement. Les villes de la couronne nord se défendent d'aggraver l'étalement urbain et affirment que ce projet les prémunira contre l'étalement métropolitain. Elles se portent à la défense de l'est de Montréal, qui, disent-elles, mérite par équité d'avoir un réseau routier aussi développé que l'ouest de l'île pour éviter les congestions dangereuses dont ce secteur serait victime de façon chronique. Se disant toutes partenaires des transports en commun, elles ne voient cependant pas d'un bon œil l'idée de réserver le corridor de la 25 au profit d'une voie ferrée pour un train léger et rapide, qui pourrait décongestionner les autres axes routiers, comme elles le réclament.

Publication Le Devoir

Date 2005-05-06

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/MWLMWS8I>

Date d'ajout 25/05/2020 à 13:02:57

Modifié le 25/05/2020 à 13:04:23

AUTOROUTE 25, Les écologistes exigent l'arrêt du BAPE

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé Greenpeace, le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Montréal et de nombreux autres groupes écologistes de la métropole mettent le gouvernement du Québec en demeure de cesser sans délai les consultations publiques entreprises depuis deux semaines sur la construction d'un pont à péage, dans le prolongement de l'autoroute 25, entre Montréal et Laval. Les groupes écologistes, membres de la Coalition contre le prolongement de l'autoroute 25, estiment que ces consultations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sont " illégales ", et rendront publics aujourd'hui, dans un point de presse, les motifs

justifiant un recours aux tribunaux pour y mettre un terme. Cette mise en demeure a été adressée hier aux ministres des Transports, Michel Després, et du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Thomas Mulcair. Elle a été préparée par l'avocat montréalais Franklin Gertler, qui a déjà obtenu une injonction contre Hydro-Québec, en 1999, pour faire stopper la construction de la ligne électrique Hertel-Des Cantons en raison de vices majeurs dans les processus de consultation publique du gouvernement 18 villes en faveur du projet Ce rebondissement judiciaire dans le dossier déjà très controversé de l'autoroute 25 a relégué à l'arrière-plan, hier, la création d'un regroupement de 18 villes de la banlieue et arrondissements de Montréal en faveur de ce projet de partenariat public-privé de 383 millions, conçu par Transports Québec. Le Regroupement pour le pont de la 25 a lancé sa campagne de mobilisation et d'affichage de 50 000 \$, en présentant les résultats d'un sondage de la firme Baromètre. Ce sondage révèle que le projet routier recueille l'appui de 84 % des personnes interrogées à Laval, dans la couronne nord et dans l'est de Montréal. Cet appui populaire écrasant au projet gouvernemental s'observe, par ailleurs, aussi bien dans les quartiers ciblés de l'est et du nord-est de la métropole, que de l'autre côté de la rivière des Prairies, à Laval et dans la couronne nord. Le président de ce regroupement d'élus municipaux et maire de Terrebonne, Jean-Marc Robitaille, a longuement plaidé en faveur de ce projet autoroutier qui permettrait de réduire les temps d'attente dans la congestion routière et d'améliorer le transit des marchandises dans l'ensemble de la région métropolitaine. M. Robitaille a aussi repris les chiffres fréquemment cités par le ministre Thomas Mulcair, au cours des dernières semaines, affirmant que la construction d'un septième pont entre Montréal et Laval réduirait de 38 millions le nombre de kilomètres parcourus chaque année par les usagers de la route, et de 10 millions le nombre d'heures perdues annuellement par l'ensemble des automobilistes à cause des embouteillages.

Publication La Presse

Date 2005-05-06

Pages p. A-14

Select in Zotero zotero://select/library/items/L76KLISV

Date d'ajout 25/05/2020 à 13:04:23

Modifié le 25/05/2020 à 13:07:14

AUTOROUTE 25, Perreault accuse Mulcair de miner le BAPE

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé Le directeur du Conseil régional de l'environnement de Montréal, Robert Perreault, accuse le ministre Thomas Mulcair de miner l'intégrité du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en faisant ouvertement campagne pour la construction d'un nouveau pont entre Montréal et Laval, au moment même où l'organisme s'apprête à faire l'évaluation de ce projet. Dans une virulente sortie à l'endroit du ministre responsable du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, M. Perreault a même remis en question la pertinence de participer aux prochaines consultations du BAPE sur le projet de prolongement de l'autoroute 25, entre Montréal et Laval, en déclarant que " les dés sont pipés " en faveur du projet routier du ministère des Transports du Québec (MTQ). " Le ministre Mulcair est responsable du BAPE, explique M. Perreault. Il donne ses mandats à l'organisme et c'est à lui que le BAPE fait rapport. C'est aussi le ministère de M. Mulcair qui aura la responsabilité de faire le suivi sur les recommandations du BAPE, en produisant un avis pour le Conseil des ministres qui est absolument essentiel à la prise de décision gouvernementale. Si le ministre Mulcair a déjà conclu que le projet de l'autoroute 25 est bel et bon, à quoi servent donc ces consultations? " M. Perreault a enfin mis en doute les données avancées par le ministre Mulcair pour vanter les mérites environnementaux de ce projet de pont à péage, dans le prolongement de l'autoroute 25. Ces données, qui seraient pertinentes à l'étude des impacts environnementaux du projet, n'apparaissent nulle part dans les centaines de pages de documents déposées au BAPE par le MTQ, en préparation des audiences de l'organisme, qui commencent le 16 mai prochain. Le gouvernement du Québec projette de construire un nouveau pont entre Montréal et Laval, dans le prolongement de l'autoroute 25, en partenariat avec le secteur privé. Après sa construction, le pont de la 25 serait exploité par le partenaire privé et serait évidemment à péage. À de strictes fins de calcul, le péage demandé serait de 1 \$ par passage. Mais le tarif réel exigé par le partenaire, après la réalisation de ce projet estimé à 383 millions de dollars, n'est pas encore connu. Ce projet a aussitôt été dénoncé par les groupes écologistes de la métropole et d'ailleurs au Québec. Autour de Greenpeace et du CRE de Montréal, dirigé par M. Perreault, une coalition de 31 organismes de tous horizons (universitaires, syndicats, santé publique) milite contre le projet de nouveau pont sur l'autoroute 25. Les groupes estiment qu'une telle ouverture sur la banlieue augmenterait la pression du trafic automobile dans l'île de Montréal, et entraînerait une sérieuse dégradation de la qualité de vie des Montréalais. Or, lors de deux allocutions distinctes à Montréal et Laval, les 19 et 22 avril, le ministre du Développement durable a soutenu le contraire. Selon lui, la construction d'un septième pont entre Montréal et Laval permettra aux automobilistes de gagner un total de 10 millions d'heures perdues dans la congestion routière quotidienne, en plus de réduire de 38 millions le nombre

des kilomètres parcourus par leur véhicules, chaque année. En citant ces données, le ministre Mulcair a affirmé que le projet s'inscrit donc clairement dans une perspective de développement durable, puisque ces gains de temps et de kilométrage se traduiront par une réduction globale des émissions polluantes provenant de la circulation automobile. Mais ces données, a vérifié La Presse , n'apparaissent nulle part dans les centaines de pages de rapports et d'études produites par le MTQ et déposées à la commission du BAPE mandatée pour étudier le projet de l'autoroute 25. Au cabinet du ministre Mulcair, hier, on assurait que ces données sont le résultat d'études qui ont été effectuées par le ministère des Transports du Québec, en préparation du projet de la 25. Mais au MTQ, personne ne pouvait préciser d'où viennent ces estimations, ni pourquoi elles n'ont pas encore été rendues publiques, à 12 jours du début des audiences publiques.

Publication La Presse
Date 2005-05-04
Pages p. A-9
Select in Zotero zotero://select/library/items/AM9EDSI5
Date d'ajout 25/05/2020 à 13:00:44
Modifié le 25/05/2020 à 13:02:57

Le pont de la 25 favorisera l'étalement urbain, dit la CSDM

Type Article de journal
Auteur Bruno Bisson
Résumé Le conseil des commissaires de la Commission scolaire de Montréal (CSDM) demande au gouvernement du Québec de retirer son projet de pont à péage entre Montréal et Laval, dans le prolongement de l'autoroute 25, afin de ne pas amplifier l'exode des familles vers la banlieue. Dans une résolution adoptée à la quasi-unanimité, le 13 avril dernier, le conseil des élus de la CSDM a également signifié son intention de se joindre à la Coalition contre le prolongement de l'autoroute 25. La Coalition est formée d'une trentaine d'organismes de tous les milieux regroupés autour du Conseil régional de l'environnement de Montréal. La résolution a été présentée par des commissaires de trois quartiers de l'est de Montréal et par le président du comité pour l'environnement du conseil de la CSDM, le commissaire Michel Guenet, du quartier Plateau Mont-Royal. La CSDM invite les deux autres commissions scolaires de l'île de Montréal ainsi que la Fédération des comités de parents à joindre le mouvement pour contrecarrer le projet routier du gouvernement. Pour la CSDM, l'opposition à ce projet routier ne représente pas qu'un geste symbolique en faveur des bons sentiments écologistes, mais une volonté réelle de freiner la décroissance du nombre des élèves. Cette diminution s'explique entre autres par l'exil des familles de classe moyenne vers la banlieue où celles-ci trouvent des milieux de vie moins bruyants et agités qui vivent à un autre rythme que celui de la circulation automobile. " Il est clairement démontré que l'étalement urbain s'accélère à mesure qu'on construit de nouvelles autoroutes et de nouveaux ponts qui permettent aux gens d'aller s'établir toujours plus loin de la ville centrale, explique Michel Guenet, urbaniste de formation. Ce phénomène a eu des conséquences concrètes sur nos écoles depuis les années 60. Et ses effets persistent. À la CSDM, la clientèle des niveaux primaire et secondaire baisse actuellement de 1000 ou 1200 élèves par année. Selon nos prévisions, ça va continuer au cours des prochaines années. " Dans sa résolution contre le projet de l'autoroute 25, le conseil rappelle d'ailleurs " qu'entre 1994 et 1999, 14 établissements scolaires ont été fermés à Montréal, alors que le gouvernement du Québec a dû investir plus de 200 millions de dollars pour la construction de nouvelles écoles, dont 96 % étaient en périphérie. " " La qualité de vie des quartiers où vivent les élèves qui fréquentent nos écoles a un impact sur la qualité du milieu scolaire qui s'y développe, a expliqué hier le commissaire du Plateau Mont-Royal. Le développement des banlieues, en favorisant l'exode des familles de classe moyenne, a fait augmenter la concentration des familles moins favorisées en ville, ce qui a un impact sur la qualité du milieu de vie et du milieu scolaire. "

Publication La Presse
Date 2005-04-25
Pages p. A-9
Select in Zotero zotero://select/library/items/FC29R8G6
Date d'ajout 25/05/2020 à 12:58:46
Modifié le 25/05/2020 à 13:00:44

Développement durable: Montréal établit ses objectifs

Type Article de journal
Auteur Jeanne Corriveau

Résumé À moins de sept mois des élections municipales, l'administration de Gérald Tremblay multiplie les «projets verts». Lors d'une conférence de presse hier, la Ville a présenté son Plan stratégique de développement durable, un projet énumérant 38 actions qu'elle compte appliquer d'ici 2009 pour améliorer la qualité de vie des Montréalais. Lancé à la suite du Sommet de Montréal de 2002, le plan vise à améliorer la qualité de l'air, à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans la métropole et à inciter les institutions, les entreprises et les citoyens à adopter de meilleures pratiques de développement durable. Une première série d'objectifs ont été proposés et ils seront réalisés d'ici 2006, promet Alan DeSousa, responsable du développement durable au comité exécutif. Ainsi, la Ville veut se montrer plus sévère à l'égard des automobilistes qui font tourner leur moteur au ralenti inutilement. Pour y arriver, elle modifiera sa réglementation afin de la rendre plus facile d'application par les policiers et les agents de stationnement. Elle entend également éliminer 2000 places de stationnement au centre-ville, réduire la circulation automobile sur les chemins Camilien-Houde et Remembrance, qui traversent le mont Royal, en réalisant, dès cet automne, une expérience-pilote. La Ville s'attaquera aussi au dossier de l'usage illicite de l'eau en mettant sur pied une unité d'inspection systématique des industries, commerces et institutions. Cette unité pourrait devenir permanente, indique-t-on. À plus long terme, soit d'ici 2009, la Ville a défini 14 actions. Elle promet notamment d'offrir à tous les Montréalais, sauf ceux qui habitent dans des immeubles de huit logements ou moins, un service de collecte des résidus de table destinés au compostage. Elle se dotera d'un «Fonds vert» afin de financer les projets de développement durable développés par des groupes sans but lucratif. Et, afin d'assurer une plus grande quiétude aux Montréalais, elle adoptera également une nouvelle politique sur le bruit. Alan DeSousa insiste: la Ville n'est pas le seul maître d'oeuvre de ce plan qui a été élaboré de concert avec 49 partenaires, dont des institutions, des entreprises et des groupes voués à la protection de l'environnement. Le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Montréal a d'ailleurs pour mandat de définir des «indicateurs d'actions» et des «indicateurs de l'état de l'environnement». En d'autres mots, on mesurera de façon régulière l'effet des actions adoptées en calculant, pour ce qui est de la qualité de l'air par exemple, le nombre de jours où celle-ci est qualifiée de mauvaise ou en consultant les statistiques concernant le débit de la circulation sur les routes et les ponts et celles des déplacements en transports en commun. La Ville a réservé un budget de 700 000 \$ pour lancer le plan, mais M. DeSousa ne peut chiffrer le coût de toute l'opération car, dit-il, plusieurs projets seront financés à même les budgets de fonctionnement existants. À ceux qui qualifient d'ambitieux le plan de la Ville, Gérald Tremblay rétorque qu'au contraire, il est «modeste, mais réaliste». Il évoque l'effet domino qu'il pourrait provoquer et souhaite que les Montréalais contribuent, par de petits gestes, aux objectifs de développement durable. «C'est un investissement qui générera des bénéfices illimités alors que ne rien faire coûte cher», a-t-il répété hier. Partenaire de la Ville dans ce projet, Michel Labrecque, président du conseil d'administration du CRE de Montréal, reconnaît que le plan de la Ville est susceptible d'éveiller un certain scepticisme. «On estime que le plan se tient et qu'il s'agit d'un bon démarrage. [...] Je pense que les conditions de succès sont là», dit-il. Après le Plan de transport favorable aux transports en commun présenté il y a deux semaines, le projet de voies cyclables au centre-ville annoncé vendredi et le plan de développement durable d'hier, la Ville poursuivra sa campagne sur le même thème avec le dévoilement, ce matin, de son projet de politique de l'arbre.

Publication Le Devoir

Date 2005-04-21

Pages p. A-4

Select in Zotero <zotero://select/library/items/B87M8YSJ>

Date d'ajout 25/05/2020 à 12:53:50

Modifié le 25/05/2020 à 12:55:40

AUTOROUTE NOTRE-DAME, Le maire Tremblay pressé de tenir parole

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé Les principaux groupes environnementaux de Montréal ont demandé hier au maire Gérald Tremblay de tenir ses engagements envers les résidents de l'Est et de résister aux tentatives du ministère des Transports du Québec (MTQ) de transformer la rue Notre-Dame en autoroute urbaine, entre le pont Jacques-Cartier et l'autoroute 25. En marge de la publication du plan de développement durable de la Ville de Montréal, les groupes Greenpeace et Équiterre et le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CREMTL) réagissaient ainsi aux informations publiées mardi dans La Presse, qui tendent à démontrer une lente capitulation de la Ville face aux objectifs autoroutiers du MTQ pour la rue Notre-Dame. La construction de ponts d'étagement et l'hypothèse voulant que le futur "axe routier urbain" soit doté de feux de circulation qui resteraient vert durant l'heure de pointe, ont été dénoncées par les environnementalistes, qui estiment que ces éléments travestissent complètement l'idée de "boulevard urbain" défendue par le maire Tremblay depuis son élection. Les clés du puzzle Alors que le débat s'amorce sur l'opportunité de construire un nouveau pont entre Montréal et Laval, dans le prolongement de l'autoroute 25, "il est essentiel que le maire confirme que la rue

Notre-Dame sera aménagée en boulevard urbain, et non en axe autoroutier à gros volume de circulation, qui ouvrirait la porte à la construction du pont de la 25. " Pour les environmentalistes, qui ont formé une coalition d'une trentaine d'organismes opposés à la construction du pont de Laval, c'est le maire de Montréal qui détient maintenant toutes les pièces clés du puzzle que représente depuis maintenant cinq ans le développement du réseau autoroutier de la métropole. " Si le maire Tremblay laisse le MTQ transformer la rue Notre-Dame en autoroute, c'est fini, ajoute, tranchant, le directeur du CREMTL, Robert Perreault. On ne pourra plus arrêter le flot des automobiles vers le centre-ville de Montréal. Dans son plan de développement durable, la Ville a pris une position courageuse pour réduire la pression de la circulation automobile sur le centre-ville. Avec le projet de la rue Notre-Dame, c'est le temps de voir si Montréal peut passer de la parole aux actes. " Convivialité et fluidité En 2001, le MTQ projetait de construire dans l'axe de la rue Notre-Dame une autoroute en tranchée à six voies de circulation, semblable à l'autoroute Décarie. L'administration Tremblay, élue entre-temps, a toutefois rejeté ce projet, et proposé la construction d'un " boulevard urbain " de prestige, munis de feux de circulation et de carrefours conventionnels, pour ralentir le trafic. Depuis, le MTQ et la Ville cherchent un terrain d'entente. Toute une succession de concepts mêlant les attributs d'un boulevard " convivial " et la fluidité d'une grande voie de circulation rapide, ont été avancés. Ils ont tous été rejetés, à l'exception d'un seul projet, agréé par les deux parties, qui s'est avéré plein de vices cachés qui auraient mis en péril la sécurité des automobilistes, des piétons et des usagers du transport en commun.

Publication La Presse
Date 2005-04-21
Pages p. A-17
Select in Zotero zotero://select/library/items/AEVH4VFA
Date d'ajout 25/05/2020 à 12:55:41
Modifié le 25/05/2020 à 12:56:45

Le plan de transport de Montréal se met en branle

Type Article de journal
Auteur Émilie Côté
Résumé Neuf Montréalais sur 10 sont pour le développement du transport au commun, même si cela embête les automobilistes, révèle un sondage dévoilé hier par la Ville de Montréal. La firme Baromètre a interrogé 1001 citoyens pour voir s'ils adhèrent à la vision qui servira de base à l'élaboration du plan de transport de Montréal. Les élus prévoient l'adopter au printemps 2006 et non en octobre 2005, tel que prévu initialement. On connaissait déjà les grandes lignes de cette vision, énoncée officiellement hier en conférence de presse: Montréal veut réduire la dépendance des citoyens à leur voiture en les invitant à se tourner vers le transport en commun ou les transports actifs tels la marche et le vélo. Le tout dans le but d'améliorer les besoins de déplacement et la qualité de vie des citoyens, et de faire de Montréal " un pôle économique prospère et respectueux de son environnement ". Ce n'est que la première étape de l'élaboration du plan de transport, a signalé hier Claude Dauphin, responsable des transports au comité exécutif de la Ville. Une consultation publique aura lieu en juin. Le projet de plan de transport fait suite à une promesse faite lors du Sommet de Montréal, en juin 2002. Il fait également écho au nouveau plan d'urbanisme qui fait du transport en commun une priorité. À l'automne dernier, sa " vision " a été élaborée avec la participation des arrondissements et de partenaires des secteurs privé et public. En février, la Ville a ensuite interrogé quelques 1000 Montréalais sur leur perception du transport dans la métropole. " Les points principaux de la vision sont appuyés par le sondage ", indiquait-on hier. Plus de huit Montréalais sur 10 sont d'accord pour " réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs ", alors que 43 % seraient prêts à payer davantage de taxes et d'impôts pour des investissements en transport. Touche pas à mon stationnement Or, 60 % des répondants s'opposent à une réduction du stationnement de longue durée au centre-ville. " Il y a plus de réticence quand ça touche le quotidien des gens, a signalé M. Dauphin. Mais si on améliore le transport en commun, on peut les convaincre que c'est la meilleure façon de se déplacer ". La Ville souhaite ne pas " répéter des erreurs du passé " et dit avoir trop souffert du manque de planification. M. Dauphin a concédé que le réseau routier a besoin d'être retapé et qu'il faut voir à la " pérennité " de la Société de transport de Montréal (STM), dont il est le président. Interrogé sur la rue Notre-Dame, il a dit négocié jour et nuit et a parlé " d'un axe urbain de type boulevard ". " On sait que nous devons régler des problèmes d'urgence, mais en même temps, nous avons besoin d'un plan qui servira de grille d'analyse pour les futurs projets ", a-t-il affirmé. L'élaboration du plan de transport de Montréal coûtera 1,8 million de dollars. ÉNONCÉ DE LA VISION Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs (comme la marche et la bicyclette).

Publication La Presse

Date 2005-04-07
Pages p. A-11
Select in Zotero zotero://select/library/items/DICMVQMU
Date d'ajout 25/05/2020 à 12:47:23
Modifié le 25/05/2020 à 12:51:05

Montréal a de nobles intentions en matière de transport

Type Article de journal
Auteur Jeanne Corriveau
Résumé Montréal veut favoriser les transports en commun, l'usage du vélo et la circulation piétonne dans la planification des infrastructures de transport qu'elle réalisera au cours des prochaines décennies. Il s'agit là des grands principes qui guideront l'élaboration de son plan de transport, dont l'adoption est prévue au printemps 2006. Le responsable du dossier des transports au comité exécutif, Claude Dauphin, a dévoilé hier les principaux objectifs du plan de transport qui sera élaboré et soumis à la consultation au cours des prochains mois. La Ville de Montréal affirme vouloir réduire l'usage de l'automobile dans la métropole ainsi que les émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Elle veut également accroître l'accessibilité des transports en commun et restreindre la circulation automobile de transit dans les quartiers résidentiels. S'inspirant d'un sondage réalisé en février dernier auprès de 1001 citoyens, M. Dauphin fait valoir que les Montréalais partagent ces objectifs. Ainsi, 89 % des répondants se sont dits d'accord pour favoriser le développement des transports en commun même si cela gêne les automobilistes alors que 78 % sont favorables à l'aménagement de pistes cyclables même si elles sont susceptibles de contrarier les automobilistes. De façon générale, 43 % des répondants sont même prêts à payer plus d'impôts et de taxes pour accroître les investissements en transports. Rien de concret Pour l'instant, l'administration municipale ne s'aventure pas à évoquer de projets concrets dans cette version très préliminaire de son plan de transport, préférant se contenter de définir les grands principes qui guideront ses décisions futures. Tributaire des investissements consentis par les gouvernements fédéral et provincial, elle ignore d'ailleurs de quelles sommes elle disposera pour réaliser son plan. Parallèlement, M. Dauphin reconnaît qu'il faudra régler plusieurs dossiers en suspens, notamment celui de la modernisation de la rue Notre-Dame, enlisé depuis des années dans des négociations infructueuses entre le ministère québécois des Transports et la Ville de Montréal. «On négocie jour et nuit, a indiqué M. Dauphin. Je ne peux pas dire quand ce sera réglé, mais je peux vous dire qu'on négocie de manière très intense.» Au cours des prochaines semaines, Montréal devrait par ailleurs confirmer l'aménagement de voies cyclables au centre-ville. Et à plus long terme, elle entend réduire le nombre de stationnements hors rue au centre-ville même si, selon le sondage qu'elle a mené, 60 % des Montréalais sont opposés à cette éventualité.

Publication Le Devoir
Date 2005-04-07
Pages p. A-3
Select in Zotero zotero://select/library/items/SCE9GJP8
Date d'ajout 25/05/2020 à 12:51:05
Modifié le 25/05/2020 à 12:53:50

Dossier de la semaine, Deux voitures c'est bien; UNE C'EST MIEUX!

Type Article de journal
Auteur Marc Tison
Résumé Un peu d'utopie. La meilleure façon de réduire les coûts d'une seconde voiture, c'est de ne pas en avoir. Ce n'est pas toujours possible. Ce n'est jamais aisé. Mais c'est très rentable. " J'ai été 11 ans sans voiture, entre 22 et 33 ans, raconte Éric Brassard, planificateur financier et coauteur du guide Finance au volant . Durant cette période, je ne me suis jamais privé de transport. Je me déplaçais en taxi, en auto louée durant les week-ends et, bien sûr, en autobus. L'économie est époustouflante. Mais les gens ont tendance à se priver. Il faut être convaincu de sa décision. Une course de taxi de 40 \$ peut faire mal au coeur, mais quand tu sais qu'elle est intégrée dans une décision d'ensemble et que durant l'année, le transport t'a coûté 1000 \$ ou 2000 \$, tu es mort de rire. " L'organisme Équiterre a fait le calcul. Dans la région métropolitaine, l'utilisation typique de deux voitures peut coûter 18 000 \$ par année. En remplaçant la seconde par des moyens de transport alternatifs- vélo et marche l'été, transport en commun l'hiver, taxi, train et autocar, location occasionnelle de voiture-, les coûts peuvent être réduits à 11 000 \$ par année, soit une économie de 7000 \$. " Le transport en commun devient le squelette de nos moyens de transport ", explique Annie Létourneau, coordonnatrice des programmes de transport

écologique chez Équiterre. Elle et son conjoint n'ont qu'une seule voiture. Ils habitent à 10 minutes de marche d'une station de métro. " Le choix de ne pas avoir de seconde voiture nous a permis de payer notre maison un peu plus cher ", confie-t-elle. Encore faut-il avoir un accès aisé au transport en commun, ce qui n'est pas donné à tous. Pour mettre un peu de chair sur le squelette du transport en commun, il sera souvent nécessaire de recourir aux solutions plus créatives. Le covoiturage en est une. " Les voitures de cinq places ont en moyenne 1,1 place occupée à l'heure de pointe, dénonce George Iny, président de l'APA. Il y a un problème. On aime l'autonomie mais on achète trop gros. C'est comme acheter des bottes de randonnée pour faire l'épicerie. Si vous trouvez moyen de partager votre véhicule avec un autre, vous avez fait un pas de géant. Vous doublez l'efficacité du moyen de transport. " Malheureusement, le covoiturage n'est pas encouragé. " Le système actuel défavorise le covoiturage, observe-t-il. Les assureurs ne l'aiment pas: si vous acceptez plus qu'un café de votre voisin, vous devenez un transporteur et vous changez de catégorie d'assurance. Il n'y pas de babillard électronique chez l'employeur pour savoir qui ferait du covoiturage. " La location occasionnelle est une autre solution. La formule Communauto gagne de plus en plus d'adeptes. Les abonnés au service partagent des parcs de voitures disséminés en ville. Ils peuvent louer une voiture quand bon leur semble et pour la durée de temps nécessaire- à l'heure ou la journée. Communauto compte une centaine de parcs dans la région de Montréal- dont quatre à Longueuil-, 44 dans la région de Québec, sept à Sherbrooke et quatre à Gatineau. " Nous ne disons pas d'éliminer la voiture de nos vies, mais avant de s'en procurer une, il faut penser aux alternatives, comme le service de partage de voitures, indique Annie Létourneau. Les coûts sont beaucoup moins importants et on s'évite beaucoup de tracas, tel le stationnement et le déneigement. Les assurances sont incluses et on n'a pas à se préoccuper de l'entretien. " D'ici quelques semaines, Équiterre proposera sur son site Internet des outils qui permettront de bâtir son propre plan de transport personnalisé. On peut le visiter- sans se déplacer (www.equiterre.org).

Publication La Presse
Date 2005-04-03
Pages p. LA PRESSE AFFAIRES - 2
Select in Zotero zotero://select/library/items/M576UZUQ
Date d'ajout 25/05/2020 à 12:45:40
Modifié le 25/05/2020 à 12:47:23

Montréal veut aménager d'ici deux ans de nouvelles voies cyclables d'est en ouest, Toutes les études privilégieraient le boulevard Maisonneuve, au centre-ville

Type Article de journal
Auteur Jeanne Corriveau

Résumé Quand le printemps pointe son nez, les vélos prennent l'air et, cet été, ils pourraient trouver un environnement plus accueillant dans les rues du centre-ville. Montréal s'apprête à aménager de nouvelles voies cyclables pour créer, d'ici deux ans, un lien cycliste d'est en ouest dans le centre-ville. Le conseil municipal se prononcera ce soir sur un règlement d'emprunt de 1,5 million destiné à concrétiser ce projet attendu depuis des années. La Ville de Montréal entend en dévoiler les détails au début du mois d'avril. Le plan d'action de l'administration Tremblay n'est pas encore ficelé, mais l'aménagement de voies cyclables sur le boulevard de Maisonneuve, une solution maintes fois évoquée au fil des ans, est l'hypothèse la plus vraisemblable. Les travaux commenceront cet été et se poursuivront l'année suivante, indique Claude Dauphin, responsable du dossier du transport au comité exécutif. Rappelons que, il y a deux ans, dans la foulée du Sommet de Montréal, la Ville avait mandaté Vélo Québec pour réaliser un plan d'action vélo au centre-ville. Afin d'évaluer les plus récentes avancées techniques en cette matière à l'étranger, les représentants de Vélo Québec s'étaient rendus dans plusieurs villes nord-américaines et européennes afin d'étudier les aménagements consacrés aux cyclistes. À la lumière de ces observations, Vélo Québec a donc élaboré les devis d'un plan qui a été soumis à l'administration municipale. Le vélo, dit Claude Dauphin, «c'est la voie de l'avenir» puisqu'il allie d'indéniables avantages économiques et de nombreuses vertus écologiques. Il affirme qu'en aménageant des voies sécuritaires pour les cyclistes, on pourra doubler, voire même quadrupler le nombre d'utilisateurs de vélo au centre-ville. C'est d'ailleurs sur ce thème que se pencheront les participants au colloque intitulé «Le vélo au coeur de la ville» qui se tiendra à mercredi à Montréal. L'événement est organisé par l'Association québécoise du transport des routes (AQTR) sous la présidence d'honneur de M. Dauphin. Montréal, ville de vélo? Le nombre de déplacements à vélo n'a cessé de croître dans la métropole au cours de la dernière décennie, mais, depuis 1992, les investissements majeurs par les différentes administrations municipales ont été inexistantes. Avec son réseau de voies cyclables inachevé et des pistes comme celle de la rue Rachel où se multiplient chaque année les conflits entre cyclistes et automobilistes, Montréal n'a pas réussi à conserver sa réputation de ville de vélo. Mais Vélo Québec espère voir la réputation de Montréal reprendre du panache avec l'intérêt démontré par l'administration Tremblay après autant d'années de disette. «La culture de vélo, Montréal ne l'a pas perdue», fait valoir Jean-François Pronovost, directeur général de Vélo Québec. Si le plan d'action de la Ville pour le centre-ville n'est pas encore au point,

c'est que d'autres négociations doivent être menées, car l'aménagement de voies cyclables nécessitera l'élimination d'espaces de stationnement en bordure de rues. «Je ne veux pas cibler d'associations [de gens d'affaires] en particulier, mais lorsque tu veux éliminer quelques stationnements d'autos, les commerçants ont l'impression qu'ils vont tomber en faillite alors que ça peut être tout à fait le contraire, explique M. Dauphin. Il y a des statistiques européennes qui disent que ça augmente l'achalandage dans les magasins. Ça attire du monde, le vélo, et les cyclistes ne sont pas toutes des personnes qui ne dépensent pas. Alors, il faut les convaincre.» André Poulin, directeur général de la société de développement commercial Destination centre-ville, fait partie de ceux qui n'ont pas l'intention de se laisser convaincre. «On ne trouve pas que ce soit approprié d'avoir une piste cyclable en plein centre-ville parce que ce n'est pas un terrain de jeu, dit-il. On pense qu'il y a beaucoup de priorités à mettre en avant, notamment que nos rues soient juste en bon état, avant d'ajouter des aménagements qui ne sont peut-être pas essentiels pour le moment.» Si on rend l'accès au centre-ville trop difficile pour les automobilistes, on le condamnera, croit M. Poulin. Selon lui, le nombre de travailleurs qui se rendent travailler en vélo est minime et il n'augmentera pas de façon significative, quoi qu'on fasse. Le cyclisme s'est beaucoup développé, mais il constitue davantage une activité de loisir que de transport, ajoute-t-il: «On ne doit pas favoriser une minorité au détriment des autres, surtout au détriment de l'ensemble. Si les gens perçoivent que c'est difficile d'aller au centre-ville, ils ne viendront plus.» Les commerçants ne sont peut-être pas des partisans du vélo, mais plusieurs gestionnaires de tours de bureaux y ont cru suffisamment pour adhérer au programme de vélos en libre-service. Il s'agit d'un projet lancé en 2002 qui consiste à mettre à la disposition des employés de ces centres d'affaires une flotte de vélos. L'an dernier, les administrations de 21 édifices ont participé au projet qui s'échelonne de la mi-avril à la mi-octobre et l'organisme Voyagez futé, qui gère le programme, entend recruter de nouveaux adhérents pour cet été. Quartiers résidentiels Jean-François Pronovost croit que, après le centre-ville, la Ville devra s'attaquer aux quartiers résidentiels de la métropole afin d'améliorer le sort des piétons et des cyclistes. «Ça va nécessiter obligatoirement des mesures de ralentissement de la circulation automobile. C'est inévitable, il faut y arriver», dit-il en évoquant les diverses solutions possibles comme l'aménagement de terre-pleins et de saillies de trottoirs. Le Dr Patrick Morency, de la Direction de la publique de Montréal, partage cet avis. Les blessés sont bien plus nombreux que ne le laissent croire les statistiques officielles. Le décompte des interventions des services ambulanciers révèle un plus grand nombre d'accidents que ceux répertoriés par la police, mais ces données sont tout de même trompeuses puisqu'elles sous-estiment le nombre réel d'accidents. «On sait que c'est sous-déclaré, puisque beaucoup de cyclistes se rendent eux-mêmes à l'urgence sans l'intervention d'ambulanciers», explique-t-il. Le Dr Morency insiste. Les interventions pour améliorer la circulation des piétons et des cyclistes dans les quartiers plus résidentiels ne doivent pas se limiter aux intersections les plus achalandées. Bien sûr, les accidents impliquant des cyclistes sont plus nombreux sur les artères importantes, mais, en regardant de près les données recueillies auprès d'Urgences-Santé, il a constaté que les accidents pouvaient survenir à n'importe quel coin de rue dit tranquille. À titre d'exemple, les 582 accidents survenus entre 1999 et 2003 dans le plateau Mont-Royal sont disséminés parmi 208 intersections. Mais la Ville n'a pas, pour l'instant, de plan précis. Des interventions isolées comme la rencontre de voies en sens unique dans certaines artères ou l'aménagement de dos d'âne ont été faites pour assurer une plus grande quiétude des résidents, mais elles sont rares. «Dans notre plan d'accessibilité centre-ville et dans notre plan de transport, auquel on travaille actuellement, le vélo aura des chapitres prépondérants», affirme tout de même Claude Dauphin.

Publication Le Devoir

Date 2005-03-21

Pages p. A-2

Select in Zotero <zotero://select/library/items/KNCEEJDF>

Date d'ajout 25/05/2020 à 12:43:03

Modifié le 25/05/2020 à 12:44:21

Éditorial, Les villes "post-spectaculaires"

Type Article de journal

Auteur François Cardinal

Résumé La Ville de Montréal a autorisé il y a quelques jours une dépense de quelque deux millions afin d'élaborer son premier plan de transport. Ce document définira les orientations de l'administration en terme de déplacement des biens et des personnes. Il faut se réjouir de voir la Ville honorer une promesse faite lors du Sommet de Montréal en 2002. Espérons cependant qu'elle profitera de l'occasion pour mettre fin à l'ère des longues listes d'épicerie aux propositions aussi ambitieuses que démesurées. Il faut se rendre à l'évidence: les projets d'envergure n'ont tout simplement plus la cote dans la population. Jamais, en Amérique du Nord, les citoyens n'ont-ils été aussi opposés aux projets de développement, et cela concerne autant l'immobilier que le transport. Le syndrome du " pas dans ma cour " atteint chaque jour de plus en plus de personnes qui refusent que l'on touche leur bout de rue. Le lexique des spécialistes reflète d'ailleurs cette tendance: au fameux NIMBY (Not in

My Back Yard) ont en effet succédé récemment une panoplie d'acronymes comme le BANANA (Build absolutely nothing anywhere near anyone), le CAVE (Citizens against virtually everything) et le NOPE (Not on planet earth)! Cela est de très mauvais augure pour l'avenir car cette opposition citoyenne est d'autant plus forte qu'elle se double d'une incrédulité et d'un cynisme jamais vu auparavant. Rien de surprenant: les élus, avec la complicité des médias, peuvent promettre un même prolongement de route 25 fois. La multiplication à outrance des études de toutes sortes ainsi que la systématisation des estimations de coût farfelues ne font évidemment rien pour apaiser cette grogne. Il faut également se rappeler que le dernier plan de transport auquel a eu droit Montréal, élaboré à Québec en 2000, prévoyait de nombreux gros projets qui n'ont jamais quitté les cartons: réfection de la Métropolitaine, construction d'une dizaine de nouvelles stations de métro, aménagement d'un tramway sur l'estacade du pont Champlain, réfection du rond-point Dorval, parachèvement du boulevard Cavendish, etc. Conséquemment, de moins en moins de gens croient- et donc appuient- les élus municipaux lorsqu'ils promettent par exemple de moderniser la rue Notre-Dame, d'installer des lignes de tramway un peu partout ou de démolir l'autoroute Bonaventure, comme le veut le contrat accordé récemment en vue de l'élaboration d'une étude de préfaisabilité. Un projet majeur pour faire rêver, c'est bien, voire souhaitable. Mais trop de projets d'envergure, ça mine la crédibilité d'un plan de transport. Il importe donc de revenir à une échelle plus humaine, à des projets plus modestes. Le citoyen doit redevenir l'étalon de mesure du développement urbain. Les écrits de John Thackara, directeur d'un think tank néerlandais baptisé Doors of Perception , sont intéressants à ce titre. À son avis, les échanges entre citoyens doivent prendre le pas sur le béton, sur les projets mégalomaniaques. Thackara, qui était de passage à Montréal récemment, estime que nous entrons aujourd'hui dans l'ère des villes " post-spectaculaires " où les petites initiatives qui contribuent à un mieux-vivre au quotidien deviendront plus importantes. Un exemple: à Caracas, des groupes de citoyens ont mis sur pied une nouvelle façon de mener les enfants à l'école. Plutôt que de privilégier l'autobus, ils organisent des processions à pied auxquelles se greffent les élèves au fur et à mesure qu'ils approchent de l'école. Ça ne coûte presque rien, mais ça fait toute une différence. Or voilà justement ce que réclament les Montréalais: des projets modestes qui ont un grand impact sur leur vie, sur leur mobilité au quotidien. Pourquoi donc ne pas développer de façon intensive le réseau de pistes cyclables? Pourquoi ne pas aménager une rue piétonne, dans le Plateau ou ailleurs? Pourquoi ne pas élargir les trottoirs dans le Vieux-Montréal? Pourquoi ne pas mettre de l'avant des mesures de ralentissement de la circulation dans certains quartiers? L'adhésion des citoyens est aujourd'hui tellement difficile à recueillir que les mots projets de société ont été vidés de leur sens. Les décideurs doivent prendre acte de cette situation et avoir le courage de remettre en question leurs réflexes acquis à l'époque où la ville était au service de l'auto, non du citoyen.

Publication La Presse

Date 2005-03-07

Pages p. LA PRESSE AFFAIRES - 6

Select in Zotero zotero://select/library/items/HSRCQ9LH

Date d'ajout 25/05/2020 à 12:40:20

Modifié le 25/05/2020 à 12:43:03

Le transport en commun plutôt qu'un nouveau pont entre Montréal et Laval

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé Trois Montréalais sur quatre (76 %) préfèrent que le gouvernement du Québec améliore les services de transport en commun plutôt que de construire un nouveau pont entre Montréal et Laval, même si la majorité d'entre eux se montre sensible aux charmes de ce projet privé à péage, estimé à 350 millions. Selon un sondage mené en février par Léger Marketing pour le compte de la Coalition contre le prolongement de l'autoroute 25, 48 % des Montréalais sont favorables à la construction d'un pont à péage entre l'est de Laval et l'île de Montréal, contre 35 % qui s'y opposent sans condition. Par contre, lorsque les sondeurs présentent une solution de rechange à ce pont par le transport collectif, les résultats sont diamétralement différents. Entre la construction du nouveau pont et des projets de transport collectif dans l'est et le nord de la métropole, 76 % des Montréalais favorisent ces derniers, contre seulement 20 % qui préfèrent la construction de ce pont dans le prolongement de l'autoroute 25. " Il est très intéressant de noter que plus de la moitié des Montréalais qui se sont dits " pour le prolongement de l'autoroute 25 " choisissent l'alternative du transport public lorsqu'on leur en donne le choix, souligne Léger Marketing dans la présentation de ces résultats. On peut en conclure qu'une importante proportion des Montréalais qui sont pour le prolongement de la 25 choisissent en vérité cette option par dépit, faute d'une solution de remplacement satisfaisante. Lorsqu'ils en ont la possibilité, les Montréalais privilégient sans aucun doute la voie du transport collectif. " Le sondage a été commandé par les groupes Équiterre et Greenpeace, le Conseil central de la CSN et le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-M), qui pilotent la coalition de 35 groupes écologistes, communautaires, syndicaux et universitaires qui s'opposent au projet de la 25 pour des raisons de santé publique, de pollution de l'air et de promotion du

transport en commun. Il confirme aussi que les Montréalais sont insatisfaits des efforts du gouvernement du Québec pour réduire les gaz à effet de serre provenant du trafic automobile. Selon Léger Marketing, 71 % des Montréalais estiment que Québec n'en fait pas assez, alors que seulement 8 % des répondants approuvent les décisions du gouvernement Charest en la matière. Il est à remarquer que dans toutes les questions touchant aux changements climatiques, une part très importante des personnes sondées (entre 16 et 21 %) n'ont pas fourni de réponse. Le sondage a été mené auprès de 591 résidents de l'île de Montréal entre le 18 et le 21 février. La marge d'erreur est quatre points de pourcentage, 19 fois sur 20. LE PONT DE LA 25 > 48 % des Montréalais sont favorables au pont. > 35 % s'y opposent. > 16 % n'ont pas d'opinion. > 55 % des résidents de l'est de Montréal sont pour le pont. > 66% de ceux de l'Ouest le sont. > 59% des répondants qui utilisent leur voiture pour aller au travail sont pour le pont. > 51 % des usagers du transport en commun sont contre le pont. > 90% des étudiants préfèrent le transport en commun au détriment du pont. > 85 % des résidents du centre-est de Montréal préfèrent aussi le transport collectif. > 56% des répondants favorables au pont préfèrent le transport collectif quand le choix leur est offert avec le prolongement de l'autoroute 25. Le territoire de l'enquête était limité à l'île de Montréal. Source : Léger Marketing, Étude auprès des résidents de l'île de Montréal sur le prolongement de l'autoroute 25 (disponible sur l'Internet à l'adresse : www.cremtl.qc.ca).

Publication La Presse

Date 2005-03-02

Pages p. A-7

Select in Zotero [zotero://select/library/items/5XDCCBJ4](https://zotero.org/select/library/items/5XDCCBJ4)

Date d'ajout 25/05/2020 à 12:37:09

Modifié le 25/05/2020 à 12:40:19

Montréal se dote d'un "plan vert" audacieux

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé La Ville de Montréal devrait éliminer 2000 places de stationnement au centre-ville, remplacer plus de 600 de ses véhicules par des modèles plus écologiques et prolonger d'au moins 50 kilomètres le réseau de pistes cyclables, dans le cadre d'un audacieux " plan vert " qui doit être rendu public au printemps. Les Montréalais seront mis à contribution par ce plan d'action et devraient déjà y songer à deux fois avant d'installer un démarreur à distance sur leur véhicule. Car, d'ici avril 2006, la Ville a aussi l'intention d'adopter un nouveau règlement qui sera plus facile à faire appliquer par la police et les agents de stationnement, et qui vise à " éliminer la marche au ralenti inutile des véhicules ". Selon des extraits de ce Plan stratégique de développement durable , obtenu hier par La Presse , la Ville et ses 80 " partenaires " des milieux économique, communautaire et institutionnel ont concocté un plan d'action clair et précis qui confirme la volonté de l'administration municipale de " réduire la dépendance à l'automobile " et de favoriser le transport en commun, le vélo et le covoiturage. Il s'inscrit ainsi dans la droite ligne du nouveau plan d'urbanisme adopté à la fin de 2004 par le conseil municipal et du plan de transport qui doit s'y arrimer d'ici la fin de 2005. Ces deux documents visent aussi la réduction de la circulation automobile en direction du centre-ville et une hausse marquée de la fréquentation des transports en commun. L'automobile visée Des huit pistes d'action retenues pour réduire les émissions de GES à Montréal, sept concernent l'automobile et visent à réduire la pression croissante de la circulation automobile dans la vie quotidienne des Montréalais. " À Montréal, comme dans d'autres agglomérations, peut-on lire dans les premières pages du document, l'usage des voitures individuelles ne cesse de croître, tandis qu'une augmentation du transport des marchandises se fait sentir, entraînant un plus grand nombre de véhicules lourds et légers sur le réseau urbain. Un renversement de cette tendance est donc nécessaire afin de donner aux Montréalais un environnement de qualité. " La seule mesure qui ne touche pas directement l'automobile vise à " accroître les infrastructures pour l'utilisation du vélo ". Montréal ajouterait ainsi 50 kilomètres de pistes cyclables à un réseau qui en compte déjà 350, d'ici la fin de 2006. Ses partenaires contribueraient pour leur part l'installation de 1000 supports à vélo de plus dans les rues de la ville. Les documents obtenus par La Presse concernent essentiellement les actions prévues d'ici 2011 afin de réduire les émissions locales de GES. Mais le plan intégral prévoit d'autres actions dans des domaines aussi divers que l'eau potable, la pollution industrielle, le traitement des eaux usées, les parcs, les ouvertures sur le fleuve, etc. Il s'agit, probablement, du premier véritable plan vert montréalais, même si de nombreux documents officiels ont par le passé prétendu à une telle étiquette. Selon les sources de La Presse , ce plan se distinguerait des autres par la précision des actions, des échéanciers et même, dans certains cas, des fonds prévus- et leur provenance probable- afin de les mener à bien. Le plan, d'ailleurs, ne serait pas conçu comme un plan municipal, mais comme un effort de tous les Montréalais, dont la Ville de Montréal prendrait la direction. Les 80 partenaires du projet ont d'ailleurs déjà fait connaître leur intention de suivre la voie ouverte par la Ville. Ainsi, lorsque Montréal décide de changer 500 voitures sous-compactes pour des modèles écoénergétiques d'ici 2011, elle ne fait pas que faire un geste concret. Elle souhaite aussi entraîner ses partenaires, qu'ils soient du secteur public

(ministères, agences de transport collectif, etc.) ou du privé. Bell Canada, qui exploite un énorme flotte parc de véhicules, a déjà implanté des mesures de la sorte, et l'entreprise pharmaceutique Merck Frosst, selon les documents, aurait l'intention de le faire d'ici la fin de 2005. Ce plan stratégique est un lointain rejeton du Sommet de Montréal, en juin 2002. La Ville avait alors créé un ensemble de " chantiers " sectoriels, dont celui de l'environnement, qui devaient soumettre diverses recommandations pour améliorer l'état des choses dans leur domaine respectif. Le chantier de l'environnement avait alors proposé un plan d'action, et pas moins de 80 partenaires de tous les milieux ont répondu à l'invitation. Selon les documents obtenus, le " comité des 80 " compose une mosaïque d'organismes qui ont souvent fort peu en commun, qui va d'Hydro-Québec à la Corporation Saint-Laurent, en passant par l'UQAM et l'Université de Montréal, la ZIP Ville-Marie, Gaz Métro, la direction de la santé publique, la pharmaceutique Merck Frosst, l'Alliance des professeurs de Montréal, Vélo-Québec, Équiterre et Bell Canada. Les travaux ont duré presque deux ans dans une discrétion étonnante vu le nombre de participants, et la version définitive du plan stratégique a été récemment soumise aux 80 partenaires. Elle doit encore être approuvée par le comité directeur de la Ville, dirigée par le responsable de l'environnement, Alan DeSousa, avant d'être présentée à l'exécutif et au maire Gerald Tremblay. Le document serait rendu public en avril, discuté puis approuvé par le conseil municipal. Huit moyens concrets pour réduire les gaz à effet de serre 1. Éliminer la marche au ralenti inutile des véhicules. Un nouveau règlement sera en vigueur en avril 2006. 2. Réduire de 2000 le nombre de places de stationnement extérieur illégales au centre-ville d'ici janvier 2007. 3. Réduire la circulation de transit des chemins Camilien-Houde et Remembrance, sur le mont Royal. 4. Ajouter 50 kilomètres de pistes cyclables et 1000 supports à vélo d'ici la fin de 2006. 5. Favoriser l'autopartage, qui permet à plusieurs personnes d'utiliser un même véhicule à partir d'un parc mis à leur disposition. 6. Implanter le programme de covoiturage en entreprise Allégo dans les services de la Ville dès 2005. 7. Remplacer 500 voitures sous-compactes de la Ville par des modèles écoénergétiques d'ici 2011, et doubler le nombre de camions (de 106 à 212) munis de moteur à quatre cylindres, au lieu de six. 8. Élaborer une stratégie montréalaise globale sur les gaz à effet de serre, dont les mesures citées plus haut font partie. Source: Ville de Montréal, Plan stratégique de développement durable, Proposition finale, janvier 2005. Ce document n'est pas encore public.

Publication La Presse

Date 2005-01-29

Pages p. A-1

Select in Zotero [zotero://select/library/items/6LLP6RHS](https://zotero.org/select/library/items/6LLP6RHS)

Date d'ajout 19/05/2020 à 21:37:38

Modifié le 19/05/2020 à 21:39:21

Marqueurs :

Plan vert

PROJET DE PONT EN PPP SUR L'AUTOROUTE 25, Les données financières vont rester secrètes

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé Le ministère des Transports du Québec (MTQ) n'a pas l'intention de rendre publiques les données et les études sur la rentabilité commerciale du projet de pont à péage de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal. Il ne veut pas nuire au processus de sélection de son partenaire privé, qui ne sera choisi qu'après les consultations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). L'attachée de presse du ministre des Transports, Yvon Marcoux, Isabelle Merrizi, a nié, en entrevue à La Presse, que Québec ait envisagé de recourir au fast-track pour contourner les mesures environnementales et lancer plus rapidement le projet de partenariat public-privé (PPP), comme l'a laissé entendre un député libéral de Laval la semaine dernière. " À notre connaissance, le fast-track n'existe pas au Québec, a dit Mme Merrizi, et nous n'allons pas l'inventer pour construire l'autoroute 25. Le BAPE va tenir des audiences publiques pour un mandat qui devrait lui être confié par le ministre de l'Environnement, au moment où M. Mulcair le jugera bon. " Par contre, a-t-elle reconnu, il est vrai que, en raison du caractère public-privé du projet et des responsabilités de plusieurs centaines de millions qui pourraient incomber au futur partenaire privé, des études et des informations de nature strictement financières doivent rester confidentielles, selon le MTQ. À titre d'exemple, combien faudra-t-il payer pour passer sur ce pont privé? Au cours des audiences du BAPE, qui devraient commencer dans un mois, il ne sera pas possible de le savoir. Les tarifs seront fixés en fonction du coût réel du projet, de la contribution financière du secteur privé à sa construction et d'autres facteurs qui dépendront de ce partenaire, lequel n'est pas encore choisi. Il y a trois ans, le " modèle " présenté par le Ministère pour le pont de l'autoroute 25 proposait un tarif de 1 \$ par passage, mais les études financières du MTQ n'avaient pas, là non plus, été publiées. Après le retrait du projet, on a dit que ces scénarios de financement étaient irréalistes et qu'une forte contribution des fonds publics était

indispensable à la viabilité de ce PPP, même si le gouvernement péquiste de l'époque ne prévoyait pas mettre un cent dans l'affaire. Mais combien coûtera-t-il, ce pont? On ne le saura pas davantage. Pour sa présentation au BAPE, le MTQ déposera une simulation de coûts plutôt qu'une estimation " réelle ", parce que le design du projet incombera en grande partie à son partenaire, dont les choix auront une incidence sur les coûts. Et combien investira-t-il, ce partenaire privé, dans un projet autoroutier que le MTQ estimait à 329 millions de dollars en 2002? Ça aussi, c'est secret. Car pour protéger ses chances de faire grimper les enchères entre les consortiums d'entreprises privées intéressées, Québec ne souhaite pas discuter des attentes financières face au partenaire recherché. Pour les mêmes raisons, les études financières réalisées ou commandées par le MTQ sur la rentabilité " commerciale " à long terme d'un pont à péage sur l'autoroute 25 ne seront pas non plus rendues publiques. " Nous allons présenter un vrai projet, pas juste un concept, assure Mme Merrizi. Mais une entreprise privée ne s'engagerait jamais dans un tel projet sans connaître les conditions de sa réalisation. Quand le BAPE aura soumis ses recommandations et que nous aurons un certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement, nous connaissons les conditions imposées pour la réalisation du projet. Et c'est là que nous pourrions lancer le processus pour choisir un partenaire. " Cette démarche ne constitue pas, il est vrai, un fast-track . Mais elle réduit la fonction du BAPE à l'analyse des impacts sur le milieu (la rivière, les habitats, le voisinage, la qualité de l'air, la poussière des chantiers), alors que l'enjeu central du débat qui sera soulevé devant le BAPE, s'il est environnemental, " n'a rien à voir avec le remblaiement des marais ou l'habitat d'une espèce de grenouilles rares ", dit le directeur du Conseil régional de l'environnement de Montréal, Robert Perreault. " L'enjeu du pont de la 25, c'est 100 000 véhicules de plus par jour qui vont pouvoir circuler dans l'île de Montréal alors que Montréal vient d'inscrire la réduction de la circulation automobile parmi les priorités de son plan d'urbanisme. Et si cette question a pris une telle importance pour l'Administration, c'est parce que la réduction du trafic a été réclamée partout à Montréal lors des consultations publiques sur ce plan d'urbanisme. Dans tous les arrondissements, les citoyens se sont plaints de l'omniprésence de l'automobile. " M. Perreault s'est dit surpris et très déçu par l'attitude du ministre de l'Environnement du Québec, Thomas Mulcair, qui, au début de la semaine, a rabroué des organismes environnementaux qui s'opposent au parachèvement de la 25 alors qu'on ne connaît pas encore les détails du projet. " C'est un drôle de message de la part d'un ministre de l'Environnement. Ultiment, c'est M. Mulcair qui signera le certificat d'autorisation pour ce projet, et son attitude laisse à penser que, peu importe ce qu'on dira devant le BAPE, peu importe les recommandations qui en ressortiront, la décision est déjà prise. La consultation, c'est pour régler les détails pour les grenouilles. "

Publication La Presse

Date 2005-01-24

Pages p. A-1

Select in Zotero <zotero://select/library/items/X5ZNHK32>

Date d'ajout 25/05/2020 à 12:33:31

Modifié le 25/05/2020 à 12:34:48

Montréal ne veut pas de l'autoroute 25, Une étude démontre la popularité croissante des transports en commun

Type Article de journal

Auteur Antoine Robitaille

Publication La Presse

Date 2005-01-19

Pages p. A-2

Select in Zotero <zotero://select/library/items/IEIFUPKF>

Date d'ajout 25/05/2020 à 12:28:06

Modifié le 25/05/2020 à 12:31:12

Montréal ne veut pas de l'autoroute 25, Une étude démontre la popularité croissante des transports en commun

Type Article de journal

Auteur Antoine Robitaille

Résumé La Ville de Montréal s'oppose à la construction du pont de la 25 et au parachèvement de cette autoroute, projets qu'on commencera à étudier fin février au Bureau d'audience publique en environnement (BAPE). C'est ce que le président de la Société de transport de Montréal (STM), Claude Dauphin, a fait savoir hier, de manière

diplomatique, aux côtés du ministre des Transports du Québec, Yvon Marcoux, favorable à la construction du pont. M. Dauphin et M. Marcoux étaient réunis pour le dévoilement de la vaste étude «origine-destination» (O-D) sur le déplacement des montréalais. Les résultats de cette étude - effectuée tous les cinq ans depuis 1970 -, pour la période 1998-2003, se sont révélés encourageants pour les partisans des transports en commun, lesquels ont vu leur part de marché croître - légèrement - pour la première fois depuis 35 ans, malgré des facteurs défavorables comme la hausse des tarifs. Avec ces résultats, qu'il a qualifiés d'encourageants, M. Dauphin n'a pas hésité à faire remarquer, à propos des projets sur la 25 : «on fait un métro à Laval [qui coûtera] 800 millions. Ouvrir un pont à côté en même temps, est-ce que c'est le meilleur message à donner? On se questionne là-dessus», rappelant ensuite, avec un brin d'ironie, que Montréal «souscrit à la politique de développement durable de M. Mulcair et du premier ministre». M. Dauphin a indiqué que «la priorité des priorités» pour Montréal, «c'est la modernisation de la rue Notre-Dame», ainsi que la réfection des infrastructures existantes - comme l'échangeur Turcot, l'autoroute métropolitaine, etc. - et non pas le «développement du réseau autoroutier». Malgré tout, il a promis une position plus définitive de la Ville après la publication des études. Transports en commun en hausse Quant à l'enquête O-D, elle a révélé que, malgré une forte croissance du parc automobile (de 10 %), les transports en commun ont progressé en 1998 et 2003. Le nombre de déplacements collectifs a augmenté de 8 % durant ces cinq années, plus rapidement que ceux effectués en automobile, qui ont crû de 5 %. La part de marché des transports en commun a cessé de décroître et se stabilise à 22 % (elle était de 37 % dans les années 70). Le taux d'occupation des autos est resté stable à 1,25 personne par véhicule, «ce qui nous fait comprendre qu'il faut améliorer le co-voiturage», a indiqué M. Marcoux. L'enquête de l'Agence métropolitaine des transports (AMT), en collaboration avec, entre autres, la STM et le MTQ, a coûté 1,2 millions et a été effectuée par téléphone auprès de plus de 165 000 personnes provenant de quelque 70 000 ménages de la grande région métropolitaine. Hier, l'AMT n'a dévoilé que les données sur les 2 019 000 déplacements à l'heure de pointe le matin. D'autres aspects seront rendus publics dans les prochains mois. Amérique M. Marcoux a fait remarquer que ces chiffres étaient «positifs», mais que «nous sommes en Amérique du Nord», un continent géant où les automobiles ont historiquement eu priorité. «On ne peut quand même pas empêcher les gens d'acheter des autos.» Ainsi, il prône la «complémentarité» entre l'auto et les transports en commun. Il refuse les thèses de plus en plus courantes selon lesquelles, dans certains secteurs, il faut carrément nuire aux voitures pour permettre aux transports collectifs de se développer. C'est notamment l'objectif de l'administration Tremblay qui, pour financer les transports en commun, réclame à Québec le droit de taxer les stationnements de surface au centre-ville et de développer le plus possible les quelque 300 terrains vagues du centre-ville servant actuellement au stationnement. Et «donnant à Montréal des airs de ville bombardée», comme le rappelait hier Claude Dauphin. «Mais attention, nous ne sommes pas des ayatollahs anti-automobile», a-t-il nuancé. Junca-Adenot sort du mutisme L'ancienne présidente de l'AMT, Florence Junca-Adenot, maintenant professeure-chercheuse à l'UQAM, a émis un communiqué hier, se félicitant des révélations de l'enquête O-D. Selon celle qui s'était réfugiée dans un mutisme complet après le tollé qu'avait suscité les dépassements de coûts du métro à Laval, ces données démontrent que le plan stratégique de l'AMT (1997-2007) a été une réussite: «Les investissements consentis pour les trains de banlieues, les voies réservées, les stationnements incitatifs, les bus express, la TRAM etc... ont donc porté leurs fruits.» Elle a souligné, en interview au Devoir, que la légère croissance démographique sur l'île de Montréal révélée par l'enquête indique une «stabilisation rassurante de l'étalement urbain». L'actuel p.-d.g. de l'AMT, Joël Gauthier, a rappelé hier la nécessité d'un train de banlieue dans l'est de Montréal et dans le corridor Mascouche-Terrebonne.

Publication Le Devoir

Date 2005-01-19

Pages p. A-2

Select in Zotero <zotero://select/library/items/QKC57M25>

Date d'ajout 25/05/2020 à 12:31:13

Modifié le 25/05/2020 à 12:32:24

Éditorial, Le test du 'popsicle'

Type Article de journal

Auteur François Cardinal

Résumé Dans votre quartier, un enfant de huit ans peut-il se rendre au dépanneur et acheter un popsicle sans avoir à traverser une rue aussi large qu'une autoroute et sans crainte d'être happé par une voiture roulant à plus de 70 km/h ? Si vous répondez non et résidez à Montréal, le plan d'urbanisme adopté il y a quelques jours pourrait vous intéresser. Celui-ci se base sur un courant de pensée en vogue chez nos voisins du Sud, le Nouvel Urbanisme. En substance, il s'agit d'une façon de repenser la ville, les quartiers, la vie de quartier. Cette approche se fonde sur une idée toute simple : la ville ne doit pas servir l'auto - l'auto doit servir la ville. Imaginé par des urbanistes américains, le test du popsicle a justement pour objet de vous faire réfléchir à la place

qu'occupe la voiture dans votre coin de pays. Comme l'a déjà fait remarquer le démocrate Al Gore, si vous avez besoin de dépenser un litre d'essence pour acheter un litre de lait, il y a un problème. Idéalement, vous devriez pouvoir emprunter un trottoir pour vous rendre à pied, en quelques minutes, au dépanneur. Vous devriez avoir accès rapidement à des commerces de premières nécessités, à des écoles, à des espaces verts. Vous devriez aussi avoir accès à un mode de transport collectif à distance raisonnable de votre domicile. Bref, votre quartier devrait être bâti à l'échelle humaine. Or depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les villes nordaméricaines ont été pensées en fonction de l'auto plutôt qu'en fonction du réseau de transport en commun. Et Montréal n'a pas échappé à la règle comme en témoignent l'Île des Soeurs et le sanctuaire du Mont-Royal, des lieux bien densifiés... mais si loin du métro ! Né il y a près d'une quinzaine d'années, le Nouvel urbanisme se fonde sur des pratiques d'aménagement plus intelligentes comme le Transit Oriented Development . En un mot, il s'agit de densifier les pôles de transport : on cible une station de métro ou une gare de train et on incite les promoteurs à développer commerces et résidences à proximité. L'idée n'est pas complètement nouvelle puisqu'il y a 100 ans, elle servait déjà de base à certains développements à Boston, Los Angeles et Cleveland mais aussi ici, à Ville Mont-Royal. Les avantages d'un tel mode de développement sont innombrables. Les ménages voient fondre leur budget transport, les promoteurs jouissent d'un important potentiel de développement et la Ville peut compter sur des assises foncières plus élevées ainsi que sur une réduction du coût des infrastructures par habitant. Par surprenant qu'à Saint-Hilaire, un village pensé entièrement selon ces préceptes est actuellement en chantier autour de la nouvelle gare. Et que le tout nouveau plan d'urbanisme de la Ville de Montréal comprend un chapitre sur la question. L'idée, à Montréal, est de commencer dès janvier avec des projets pilotes visant à intensifier et diversifier les activités urbaines aux abords des stations de métro, mais aussi des gares de train de banlieue et des corridors d'autobus. Cela permettra à la Ville de mieux définir, en un second temps, les incitatifs qu'elle mettra de l'avant pour attirer les promoteurs. Puisque le plan de transport de la Ville s'annonce très vague et qu'il n'y a à peu près rien dans le plan d'urbanisme pour diminuer de façon importante le nombre de voitures au centre-ville, l'administration Tremblay se doit d'en faire une priorité.

Publication La Presse
Date 2004-12-10
Pages p. A18
Select in Zotero zotero://select/library/items/FV8TDC3K
Date d'ajout 25/05/2020 à 12:26:23
Modifié le 25/05/2020 à 12:28:06

Le péage... ou quoi d'autre? On pourrait envisager une nouvelle taxe sur l'essence, la hausse des droits d'immatriculation, un droit sur le stationnement au centre-ville, etc.

Type Article de journal
Auteur François Cardinal
Publication La Presse
Date 2004-11-25
Pages p. A-21
Select in Zotero zotero://select/library/items/SK4DZIZJ
Date d'ajout 25/05/2020 à 12:24:12
Modifié le 25/05/2020 à 12:24:54

NOUVEAU PLAN D'URBANISME, Montréal veut peupler les abords des stations de métro

Type Article de journal
Auteur Sébastien Rodrigue
Résumé Une fois le nouveau plan d'urbanisme adopté d'ici la fin du mois, Montréal compte mettre sur pied un projet pilote en 2005 pour densifier la construction aux abords du métro par l'entremise de mesures financières d'encouragement, indique le responsable de l'urbanisme au comité exécutif, Stéphane Harbour. Le comité exécutif a adopté mercredi la version finale du plan d'urbanisme qui doit maintenant recevoir l'aval du conseil municipal. Le dernier plan d'urbanisme datait de 1992. Le nouveau reprend d'ailleurs des suggestions jamais réalisées du premier plan de l'ancien Montréal. Le plan d'urbanisme avait été présenté en mars 2004, après quoi il a fait l'objet d'une consultation publique. La version finale comprend d'ailleurs certaines recommandations de l'Office de consultation publique. Par exemple, le plan prévoit maintenant l'adoption d'une " stratégie " pour s'assurer que 30 % des nouvelles constructions soient des logements abordables ou sociaux. Le plan

d'urbanisme a toutefois mis de côté d'autres recommandations, notamment celle proposant de chiffrer des objectifs de réduction de la circulation automobile et d'augmenter l'utilisation du transport en commun. M. Harbour précise que cette recommandation se retrouvera plutôt dans le prochain plan de transport de Montréal. La Ville veut maintenant aller de l'avant avec un projet pilote de densification autour de quelques stations de métro et des gares de banlieue afin de favoriser l'utilisation du transport en commun. Elle veut aussi mettre en place des mesures financières d'encouragement pour attirer davantage de nouvelles constructions sur son territoire au cours des 10 prochaines années. M. Harbour précise que son administration fait des pressions sur Québec pour que les 15 villes défusionnées soient contraintes de respecter le nouveau plan d'urbanisme. Selon la loi 9 sur les défusions, les villes reconstituées peuvent adopter leur propre plan d'urbanisme.

Publication La Presse
Date 2004-11-05
Pages p. A-13
Select in Zotero zotero://select/library/items/HRFPBR4F
Date d'ajout 25/05/2020 à 12:21:40
Modifié le 25/05/2020 à 12:22:59

Le bilan des trois années Tremblay, Tremblay passe le test

Type Article de journal
Auteur François Cardinal
Auteur Jérôme Unterberg
Résumé Que vaut vraiment l'administration du maire Gérald Tremblay ? Nous avons posé la question à deux experts, Jérôme Unterberg, maire d'Outremont de 1995 à 2001, et François Cardinal, longtemps reporter aux Affaires municipales à La Presse avant d'y devenir, tout récemment, éditorialiste. Le bulletin qu'ils dressent est assez positif dans l'ensemble. Voici leurs commentaires. FRANÇOIS CARDINAL TRANSPORT : > Bons coups : le refus du virage à droite au feu rouge, la journée sans voiture, la CAM à rabais pour les jeunes et l'extension des heures d'ouverture du métro sur la ligne bleue. > Mauvais coups : les trois hausses de tarifs à la STM, l'idée de fermer le métro le week-end et l'absence d'investissements majeurs dans le réseau cyclable. > À faire : élaborer le plan de transport, aménager une piste cyclable au centre-ville, démolir l'échangeur des Pins, recouvrir l'autoroute Ville-Marie et trouver une solution pour la rue Notre-Dame. Note : 7,5/10 ENVIRONNEMENT : > Bons coups : la taxe spéciale sur l'eau, le règlement sur l'utilisation des pesticides, la protection des rapides du Cheval Blanc et la politique de l'arbre. > Mauvais coups : aucun. > À faire : trouver une solution permanente aux déversements toxiques du Technoparc, réaliser le programme de protection des milieux naturels et élaborer une politique de compostage. Note : 9/10 RELATIONS DE TRAVAIL : > Bons coups : l'attitude générale face au syndicat des cols bleus et les ententes signées avec les autres syndicats. > Mauvais coups : l'attitude de confrontation de Francine Senécal au début des négociations avec les syndicats. > À faire : amorcer les négociations dans les arrondissements avec les cols bleus et trouver un terrain d'entente avec le syndicat des juristes ainsi qu'avec les employés qui seront transférés à la Bibliothèque nationale. Note : 7/10 FINANCES PUBLIQUES : > Bons coups : le leadership du maire Tremblay sur la scène canadienne et le Forum national sur la croissance économique qui s'est tenu à Montréal en juin. > Mauvais coups : la diminution du surplus de la Ville de 115 à 24 millions et le sous-financement des arrondissements de l'ex-Montréal. > À faire : convaincre le gouvernement Charest de verser les 35 millions promis dans le contrat de ville, signer un nouveau pacte fiscal et mettre fin à la tradition qui pousse le maire à quémander de l'argent chaque année. Note : 6,5/10 DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE : > Bons coups : l'obtention du secrétariat de l'International Design Alliance, le Sommet de Montréal et l'augmentation du nombre d'emplois. > Mauvais coups : l'absence totale de stratégie de développement économique et la mort du Programme opération commerce. > À faire : créer la Cité universitaire internationale, développer le pôle bioalimentaire et pousser pour le projet de train entre le centre-ville et l'aéroport Trudeau. Note : 6,5/10 URBANISME : > Bons coups : le Quartier international, le plan d'urbanisme, la mort du projet immobilier dans le parc de la Cité du Havre et la création de la Société du Havre. > Mauvais coups : le laisser-faire devant la démolition de la Maison olympique et du Centre international de Radio-Télévision, deux vestiges d'Expo 67 qui étaient situés dans la Cité du Havre. > À faire : créer le quartier des spectacles, prolonger le boulevard Cavendish, transformer le canal de Lachine en patinoire l'hiver, améliorer l'accès aux berges et densifier le centre de l'île. Note : 8/10 SÉCURITÉ PUBLIQUE : > Bons coups : le service des premiers répondants, l'unité d'intervention spécialisée en cas d'attaques chimique, biologique, radiologique ou nucléaire. > Mauvais coups : les caméras du Quartier latin, les arrestations préventives de manifestants anti-mondialisation par le SPVM en avril 2002. > À faire : réformer la police de quartier et s'attaquer avec plus de mordant aux gangs de rue. Note : 7,5/10 JÉRÔME UNTERBERG TRANSPORT : > Bons coups : adoption des tarifs réduits pour les étudiants. > Mauvais coups : les retards dans le dossier de la rue Notre-Dame. Lancer l'idée de fermer le métro la fin de semaine. > À faire : Accroître la surveillance dans le métro. Note : 8/10 ENVIRONNEMENT : > Bons coups : envisager de responsabiliser les

citoyens quant à la propreté de la ville. > Mauvais coups : aucun. > À faire : soigner le mobilier urbain. Accroître les mesures pour assurer la propreté de la ville Note : 8/10 RELATIONS DE TRAVAIL : > Bons coups : maintien d'un climat général harmonieux avec les employés de la Ville. Aucun arrêt de travail majeur malgré les risques découlant des négociations pour harmoniser les conventions collectives. > Mauvais coups : Cconfier des négociations aux arrondissements. > À faire : trouver un terrain d'entente avec les cols bleus pour rendre leur nouvelle convention collective acceptable sans pour autant reprendre la négociation à zéro. Note : 9,5/10 FINANCES PUBLIQUES : > Bons coups : contrat de ville. > Mauvais coups : le fardeau fiscal de Montréal n'a pas été réduit avec les fusions municipales. > À faire : obtenir les sommes dues par Québec dans le contrat de ville. Note : 8/10 DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE : > Bons coups : garder le Grand prix à Montréal. > Mauvais coups : en début de mandat, le maire Gérald Tremblay siégeait au conseil d'administration d'une société privée. Peu de choses pour le rayonnement international de Montréal. > À faire : après les défusions, trouver une façon de miser sur le développement économique de Montréal à partir des acquis de la nouvelle ville. Note : 8/10 URBANISME : > Bons coups : protection du mont Royal, adoption du plan d'urbanisme, création de la Société du Havre. > Mauvais coups : aucun > À faire : poursuivre l'ouverture des accès publics au fleuve. Note : 8/10 SÉCURITÉ PUBLIQUE : > Bons coups : la présence du maire lors de sinistres majeurs, notamment lors du bris d'aqueduc sur le boulevard Pie-IX. > Mauvais coups : la moyenne d'âge et le peu d'expérience des policiers dans les postes de quartier. La réaction froide au problème des gangs de rue. Les caméras de surveillance du Quartier latin. > À faire : implanter les premiers répondants dans toute l'île. Note : 8/10

Publication La Presse

Date 2004-10-28

Pages p. A-2

Select in Zotero zotero://select/library/items/MPPRQTKX

Date d'ajout 25/05/2020 à 12:17:57

Modifié le 25/05/2020 à 12:20:05

Éditorial, Un c'est bien, mais deux c'est trop

Type Article de journal

Auteur François Cardinal

Résumé Montréal aura droit non pas à un mais bien à deux plans de transport. L'administration Tremblay et le gouvernement Charest plancheront chacun de leur côté pour doter la métropole d'un réseau de transport digne de ce nom. Ces initiatives, qui vont à contresens de ce que font les autres grandes villes du pays, sont inquiétantes à plus d'un titre. Québec, d'abord, fait cavalier seul. Le ministre des Transports, Yvon Marcoux, n'a pas cru bon informer la Ville de Montréal de son intention d'élaborer un nouveau plan de transport pour la région. Les élus municipaux ont appris la nouvelle comme tout le monde, il y a dix jours, en écoutant le discours prononcé par le ministre dans le cadre des Entretiens Jacques-Cartier! Cette annonce constitue une solide gifle pour le maire de Montréal. D'abord parce que M. Marcoux court-circuite la Ville. Ensuite parce qu'il contourne carrément la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), incidemment présidée par Gérald Tremblay. Préoccupé davantage par les régions que par la métropole, M. Marcoux semble avoir oublié que le mandat de la CMM, constituée en août 2000 par le gouvernement, est de planifier et de coordonner l'aménagement du territoire, le transport en commun et le réseau artériel métropolitain. En plus d'être une mauvaise nouvelle pour le maire, cette usurpation n'augure rien de bon pour la métropole. Le gouvernement du Québec a en effet une triste feuille de route dans le domaine du transport métropolitain: ni le plan de transport du ministre Marc-Yvan Côté (août 1988), ni celui de Guy Chevrette (avril 2000) n'ont été de grandes réussites. Élaborés derrière des portes closes, les deux documents n'étaient que de simples listes d'épicerie, des plans sans priorités qui visaient principalement à couler du béton. Le " Plan de gestion des déplacements " de Guy Chevrette, par exemple, n'accordait à la gestion des déplacements que 0,5 % des investissements totaux de quatre milliards... Cela dit, des problèmes se posent aussi avec le plan de transport de l'administration Tremblay. D'abord, l'élaboration du document a pris du retard. Son adoption étant prévue pour octobre 2005, les élus ont peu de temps pour tenir des consultations publiques crédibles et pour élaborer un document solide. Le défi avec un plan de transport n'est pas tant de dresser un inventaire de projets que de mettre de l'avant des objectifs précis et quantifiables, une tâche longue et ardue qui n'a jamais été réalisée à Montréal. Or ce n'est qu'une fois les cibles précisées qu'une administration peut choisir ses priorités et établir un échéancier. Autre problème: les prochaines élections municipales auront lieu en novembre 2005. Si d'aventure le plan de transport, dont l'adoption est prévue un mois plus tôt, devenait un enjeu électoral, la vision à long terme céderait le pas à des considérations à courte vue. Bref, avant de se lancer dans des exercices improvisés et bouclés à la hâte, Québec et Montréal auraient tout intérêt à se parler. Un simple coup d'oeil sur les autres grandes villes du pays le confirme. Le plan de transport élaboré en février dernier par la Greater Vancouver Regional District, l'équivalent de la CMM, a été adopté à l'unanimité par les maires de la région. Le

gouvernement ontarien songe sérieusement à doter Toronto d'un organisme régional de transport qui aurait pour mandat de pondre un tel document. Or c'est précisément ce que recommandait l'OCDE en février dernier: mettre fin à l'" isolement institutionnel " et à la " fragmentation des décisions " en élevant la CMM au rang de superstructure. Sans aller aussi loin, on pourrait à tout le moins commencer par respecter le mandat de la CMM. Surtout qu'en concentrant entre les mains d'un seul organisme la responsabilité du transport à l'échelle régionale, le plan de transport ne peut qu'être plus sérieux et plus cohérent.

Publication La Presse

Date 2004-10-18

Pages p. A-16

Select in Zotero zotero://select/library/items/DPRFUFFF

Date d'ajout 25/05/2020 à 12:11:09

Modifié le 25/05/2020 à 12:17:57

Un nouveau plan de transport pour Montréal, Les écologistes s'en réjouissent car ils estiment que le plan actuel est trop axé sur le réseau routier

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé Le ministre des Transports du Québec, Yvon Marcoux, va consulter les villes et des groupes de tous horizons afin de produire en 2006 un nouveau plan de transport pour la métropole, qui sera plus cohérent que le précédent, et qui fera une plus large place au transport en commun. Le ministre a déjà lancé dans son propre ministère le long processus de révision et d'évaluation des projets et des priorités du MTQ qui mènera d'ici deux ans, environ, à la mise à l'abandon du Plan de gestion des déplacements de Montréal (PGDM), produit en 2000 par l'ancien ministre Guy Chevrette. Une fois ce travail terminé à l'interne au MTQ, " à l'automne 2005 au plus tard ", le ministre lancera une ronde de consultations, dont l'ampleur et la forme n'ont pas encore été arrêtées, mais qui permettra à plusieurs groupes d'intérêts, citoyens ou entreprises, de présenter leur vision des grands enjeux du transport à Montréal. " Mon objectif est simple, a affirmé le ministre dans un discours, jeudi, à l'occasion d'un colloque international. Devant les efforts à fournir, devant l'ampleur des enjeux, je veux rallier les décideurs et former un consensus sur l'ordre des priorités en matière de transports pour la région métropolitaine. " Le nouveau plan de transport de la métropole prendra forme après cet exercice de consultation, et devrait, entre autres, " mieux intégrer les besoins exprimés en matière de transport en commun, et faire une plus grande place au transport collectif, de façon globale ", a affirmé en entrevue l'attachée de presse du ministre, Isabelle Merizzi. Exit, donc, le PGDM de Guy Chevrette, et son avalanche de projets qui auraient coûté entre 6 et 8 milliards de dollars à réaliser? Mme Merizzi hésite. " Le document reste là en attendant, et on peut s'y référer pour planifier des travaux qui y étaient prévus, comme la réfection de l'échangeur Turcot, par exemple. Mais comme M. Marcoux l'a précisé, jeudi, le PGDM a été présenté il y a quatre ans. La situation de Montréal change, et ses besoins de transport évoluent. Les besoins sont grands, et les ressources ne seront pas immenses. Il faut faire des choix. " Les écologistes jubilent " À moins que ça s'avère seulement une autre excuse pour tempérer ou retarder des annonces qu'il n'a pas envie de faire, c'est une bonne nouvelle ", a prudemment commenté le directeur du Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-M), Robert Perreault, joint hier par La Presse . M. Perreault était ministre du gouvernement de Lucien Bouchard qui a présenté le Plan de gestion des déplacements, en 2000. Citant son ex-collègue, François Legault, qui a invité les membres de l'ancien gouvernement au mea-culpa public, il a rangé en souriant l'adoption du PGDM au rang des grosses " erreurs " de l'ancien gouvernement. " C'est un plan qui empruntait à une philosophie du passé, dit-il. C'est un catalogue de projets, sans ordre de priorité, qui encourageait la croissance de la circulation au détriment de tous ses impacts sur l'environnement ou sur la santé publique. " Axée sur " l'amélioration de la fluidité " du trafic dans la grande région métropolitaine, l'orientation du plan était essentiellement " routière ". Sous le PGDM, le MTQ devait lancer la construction de l'autoroute 30, et celle d'un nouveau pont entre Montréal. La Métropolitaine devait subir une autre cure de jeunesse d'un milliard de dollars et des interventions majeures s'élevant à des centaines de millions étaient planifiées les autoroutes 15, 20 et 40. Quatre ans plus tard, l'autoroute 30 n'a pas encore de partenaire privé et le pont de la 25 est un rêve lointain. La Métropolitaine n'est pas plus belle, est toujours congestionnée. La fluidité du trafic, dans le réseau autoroutier et dans la ville même, n'a pas augmenté. La circulation, si. Et pendant ces années, " le dossier du transport en commun a stagné ", ajoute Robert Perrault, dont l'organisme chapeaute une coalition de plus de 30 groupes sociaux et communautaires en faveur du développement prioritaire du transport en commun. " La démarche proposée par le ministre Marcoux est positive, conclut-il, et nous allons sûrement y participer, si nous sommes invités. Je crois que c'est un signe clair que Québec commence à prendre acte de qui se passe à Montréal dans le dossier de la circulation. Après des années, notre message est peut-être en train de passer. "

Publication La Presse

Date 2004-10-14
Pages p. A-18
Select in Zotero zotero://select/library/items/ECMA6E4J
Date d'ajout 19/05/2020 à 21:31:23
Modifié le 20/05/2020 à 08:49:04

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Il faut libérer le centre-ville des automobiles, La position de l'Office de consultation publique de Montréal en surprend plusieurs

Type Article de journal
Auteur Antoine Robitaille
Résumé En recommandant mardi de viser une «réduction de l'utilisation de l'automobile» au centre-ville pour ainsi contribuer au développement des transports en commun, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a rendu extatiques les environnementalistes, en particulier l'ancien ministre Robert Perreault, qui préside le Conseil régional de l'environnement. Selon M. Perreault, «c'est la première fois qu'un organisme public ose le dire aussi clairement: on ne peut plus développer les transports en commun sans limiter l'accès des voitures au centre-ville». À l'heure actuelle, le parc automobile croît sept fois plus vite que la clientèle des transports en commun. Pour inverser cette tendance, l'OCPM recommande clairement dans son rapport - qui fait suite aux consultations sur le nouveau plan d'urbanisme de Montréal - que la Ville établisse «des objectifs quantitatifs précis portant sur la réduction de l'utilisation de l'automobile et sur l'augmentation de la part modale des transports en commun». L'atteinte de ces objectifs doit selon elle faire l'objet d'un suivi minutieux, intégré au «bilan annuel de la mise en oeuvre du plan d'urbanisme». Responsable des transports au conseil exécutif et président de la Société des transports de Montréal, Claude Dauphin est en principe d'accord avec cet objectif mais soutient qu'avant de barrer la route aux voitures, il faut améliorer l'offre de transports en commun. «Par exemple, on sait que 80 % des gens de l'ouest de l'île se rendent à leur travail en voiture. Si on restreint l'utilisation de l'auto sans améliorer le service d'autobus, il y aura révolution!» Or, pour donner un meilleur service de transports en commun, il faut investir. «Voilà, dit M. Dauphin, les gouvernements supérieurs doivent nous aider. Et on a en plus besoin de nouvelles sources de revenus.» Lesquelles? M. Dauphin évoque des péages sur les 15 ponts autour de l'île de Montréal, qui rapporteraient plus de 300 millions de dollars par année, ainsi qu'un fonds qui serait divisé entre les divers «partenaires», c'est-à-dire les sociétés de transport des couronnes nord et sud. Il mentionne aussi d'éventuelles taxes sur le stationnement de longue durée au centre-ville. M. Dauphin n'a pas encore arrêté son choix, d'autant plus que dans plusieurs de ces scénarios, la Ville devrait au préalable obtenir de la part de Québec une autorisation de prélever des taxes. Mais M. Dauphin dit y réfléchir intensément ces temps-ci, surtout qu'il prépare un plan de transport de la métropole. La semaine dernière, il a présidé un colloque intitulé «Qui doit payer pour les transports en commun?» dans le cadre des Entretiens Jacques Cartier, où des experts sont venus présenter plusieurs mesures originales en vigueur dans une dizaine de pays. L'exemple le plus célèbre est sans contredit celui de Londres: depuis l'hiver 2003, il faut payer pour avoir accès au centre-ville, ce qui produit une cagnotte destinée à financer les transports en commun. «On disait que c'était un suicide politique, or le maire Ken Livingston, qui a instauré ça, a été réélu en juin. Et maintenant, on songe à agrandir le périmètre.» Richard Bergeron, chef du nouveau parti Projet Montréal - entre autres partisan des tramways -, dit «douter très fort» que l'administration actuelle restreigne l'utilisation de la voiture à Montréal. M. Bergeron, lui-même un expert de ces questions à l'Agence métropolitaine des transports, rappelle que son parti prône entre autres des péages sur les ponts, des taxes sur les stationnements et des taxes sur l'essence. «De toute façon, l'argent se rend actuellement dans les coffres d'Exxon et de GM. Avec les péages, il irait remplir ceux de la STM et on pourrait se donner un service de transport vraiment efficace. Mais le maire Tremblay lui, a décidé, comme il l'a dit lors de la Journée sans voiture, que "la population n'était pas prête" pour ça. On n'est pas d'accord.»

Publication Le Devoir
Date 2004-10-14
Pages p. A-4
Select in Zotero zotero://select/library/items/8SGD9CVQ
Date d'ajout 25/05/2020 à 12:06:50
Modifié le 25/05/2020 à 12:11:09

Le métro et la SGF sous la loupe, Un projet à la dérive

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé Le prolongement du métro vers Laval a été jalonné de décisions prises sans études ni analyses, de contrats accordés en contravention de certaines règles d'éthique et de transparence, d'études escamotées, cachées même, et de sous-estimations systématiques du coût du projet, selon le rapport de la vérificatrice générale du Québec. La Presse en a tiré quelques exemples qui tendent à démontrer que ce projet a toujours été à la dérive. Cette liste n'est pas exhaustive. Improvisation Le 7 octobre 1998, à la veille d'entrer en campagne électorale, le gouvernement de Lucien Bouchard annonce la construction du métro de Laval, au coût de 179 millions. Ce coût, confirmé par décret, ne repose sur rien puisque Québec n'a même pas d'études, de tracé ou de concept pour appuyer ce coût. Un document de travail non validé de la Société de transport de Montréal (STM) est la seule trace d'un coût semblable qui ait été trouvé par la vérificatrice générale (VGQ). Un projet de métro semblable à celui qui a été adopté en 2002 existe bien, mais il date de 1991. Le coût de ce projet est estimé à 250 millions (en dollars de 1991). Huit ans plus tard, Québec semble estimer que le projet est réalisable pour 71 millions de moins (en dollars de 1998). Mauvaise planification Le projet lancé par le gouvernement de Lucien Bouchard ne figurait pas au plan de transport du ministère des Transports du Québec (MTQ), ni au plan de développement de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Il ne fait donc l'objet d'aucune planification, de quelque manière que ce soit, ni au MTQ, ni à l'AMT. Un projet semblable, comprenant une seule station au lieu de trois, avait été étudié au ministère, mais son prolongement vers le centre-ville de Laval devait faire l'objet d'autres études et scénarios, qui n'ont jamais été réalisés. Cachettes Au printemps 2000, une première étude de coûts crédibles est produite dans le cadre des études préliminaires du projet, et établit son coût à 530 millions sans taxes, ni réserve de fonds en cas d'imprévu. Cette évaluation dépasse de 185 millions le budget projeté par Québec. Selon la VGQ, cette étude a été transmise au ministère des Transports par l'AMT, en avril 2000. Par contre, précise le rapport, " l'AMT n'a pas pu nous démontrer que l'étude a été transmise à son conseil d'administration ". Coupes non justifiées Aux prises avec un budget trop petit d'au moins 185 millions pour le projet qui est l'étude, un comité de l'AMT réduit les prévisions de dépenses sans justification pour faire entrer le projet de 530 millions dans une enveloppe de 345 millions. Le budget pour contingence, qui sert à financer les imprévus, est quasiment supprimé, ainsi que toutes les dépenses indirectes, réduites de manière draconienne, sans raisons ni analyses valables. Les coûts sont toutefois " diminués " de 92 millions de cette manière. En parallèle, une étude de valeur trouve moyen de réduire la facture globale du projet de 93 millions de plus. Aucune étude technique n'est entreprise pour vérifier si ces " compressions " de coûts sont réalistes ou même réalisables. Et c'est comme cela qu'après avoir réduit les coûts de 185 millions par rapport à l'étude de coûts du printemps 2000, le conseil d'administration de l'AMT se voit présenter un projet de 345,3 millions dont les estimations de coûts ne sont pas validées, mais sur lequel reposera la décision de l'AMT d'aller de l'avant avec le projet. Éthique douteuse En janvier 2001, un consortium formé par les entreprises d'ingénierie SNC-Lavalin, GMAT et Tecsub, les urbanistes Municonsult et les architectes Giasson-Farregut et Bisson & Associés, est choisi après un appel d'offres pour réaliser le projet. Le consortium SGTM ainsi formé n'aurait même pas dû avoir le droit de présenter une soumission à cet appel d'offres, parce que chacune des entreprises qui le composent, dont plusieurs ont une longue relation avec l'hôtel de ville de Laval, ont déjà réalisé des études préliminaires sur le projet. C'est du moins ce que note le rapport de la VGQ en précisant que l'AMT " n'a pas respecté ses propres balises en matière d'équité ". SGTM a reçu des honoraires professionnels de 38 millions pour réaliser ce projet, selon son contrat de 2001. Le consortium est présentement en demandes d'honoraires additionnels atteignant 65 millions. De plus, l'AMT a erré dans la sélection de son équipe de gestion. Après l'embauche du directeur de projet, l'ingénieur Jean-Pierre Normand, de la firme CIMA+, de Laval, à un coût de 800 000 \$, l'agence a complété son équipe de direction en embauchant sans faire le moindre concours quatre autres personnes, toutes employées chez CIMA+, pour une somme de 2,4 millions.

Publication La Presse

Date 2004-06-09

Pages p. A-2

Select in Zotero <zotero://select/library/items/DWMA3K39>

Date d'ajout 19/05/2020 à 21:25:56

Modifié le 19/05/2020 à 21:27:47

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Transformation de la rue Notre-Dame dans l'Est, Les gens d'affaires pressent Montréal et Québec de s'entendre

Type Article de journal

Auteur Bruno Bisson

Résumé Les gens d'affaires de l'est de Montréal ont tellement peur de voir " tableter " le projet de l'autoroute Notre-Dame qu'ils ont publiquement demandé à l'administration Tremblay de réduire ses exigences, hier, pour s'assurer de ne pas perdre des investissements promis de 450 millions. Affirmant avoir " de bonnes raisons de croire " que les pourparlers n'avancent plus entre la Ville et le ministère des Transports du Québec (MTQ), la Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal a " sommé " hier le ministre Yvon Marcoux et le maire Gérard Tremblay de s'entendre dès la semaine prochaine sur ce que deviendra la rue Notre-Dame. Les représentants de la Chambre ont justifié leur empressement dans ce projet qui traîne depuis quatre ans, en affirmant que les centaines de millions de dollars nécessaires à la réalisation du projet de la rue Notre-Dame pourraient bien ne plus être disponibles si le MTQ et la Ville ne s'entendent pas rapidement. Dans les heures qui ont suivi, hier, des représentants de la Ville de Montréal et de Transports Québec se sont faits rassurants quant à la disponibilité des crédits nécessaires pour la transformation de la rue Notre-Dame actuelle en une infrastructure routière mieux adaptée aux besoins de transport de l'est de Montréal. Même si les parties s'entendaient à l'instant, a noté le responsable du dossier à la Ville de Montréal, Claude Dauphin, il serait improbable que les travaux d'excavation puissent être lancés en 2004. Au MTQ, l'attachée de presse de la ministre intérimaire Julie Boulet, Isabelle Merrizi, a affirmé que les craintes des porte-parole de la Chambre étaient mal fondées puisque le financement d'un projet d'une pareille envergure n'est jamais programmé à court terme. " C'est vrai qu'il existe des inquiétudes au MTQ quant aux coûts de ce projet, a dit Mme Merrizi. Le projet de boulevard urbain sur lequel le ministère et la Ville se sont entendus en 2002, aurait coûté 450 millions, selon nos estimations. Beaucoup plus que le montant de 263 millions prévu par nos prédécesseurs. Nous voulons nous assurer que le projet de la rue Notre-Dame ne tombera pas dans les dépassements incontrôlables, a-t-elle conclu. Mais le MTQ ne remet pas en question l'urgence ou la pertinence de moderniser la rue Notre-Dame. " L'attachée de presse a toutefois reconnu que le Ministère et la Ville de Montréal se situent présentement aux antipodes quant à la nature du projet et aux objectifs que l'un et l'autre souhaite rencontrer. Le Ministère souhaite accroître de façon importante le débit de circulation et la capacité routière disponible sur cette artère majeure de l'est de la ville entre le pont Jacques-Cartier et le carrefour de l'autoroute 25 et du tunnel La Fontaine, six kilomètres plus loin. La Ville, pour sa part, souhaite l'aménagement d'un boulevard urbain intégré aux quartiers résidentiels riverains, où la vitesse des véhicules serait réduite à 70 kilomètres à l'heure grâce à l'ajout de plusieurs feux de circulation, et où même les piétons pourraient circuler à l'aise, d'un côté à l'autre de la nouvelle " rue " Notre-Dame. Pour ces motifs, Montréal a rejeté un design autoroutier, proposé par le ministère, l'automne dernier, qui évitait l'installation de feux de circulation sur le futur " boulevard " Notre-Dame, mais qui multipliait en revanche les ponts d'étagement. Un projet jugé bien peu " convivial " par les autorités municipales. Pour sa part, le MTQ estime, après bien des tentatives, que la présence de nombreux feux de circulation sur la future artère de l'Est contribuera à créer autant de " noeuds " dont il deviendra impossible de s'extraire. Les simulations du MTQ indiqueraient en effet que chacun de ces feux de circulation souhaités par la Ville, agira comme un frein pour la fluidité du trafic, causant des embouteillages à chaque heure de pointe. Le responsable politique du projet pour la Ville de Montréal, Claude Dauphin, n'a pas bronché en réaction aux exhortations de la Chambre. Selon lui, les exigences municipales en matière de débit de circulation, de limite de vitesse et de réduction des nuisances environnementales (bruit du trafic, pollution, etc.) n'ont toujours pas changé. " Mais je partage l'avis de la Chambre sur le fait qu'une rencontre au sommet, sur le plan politique, pourrait être bénéfique ", a-t-il conclu. La date du 15 janvier a été avancée hier par la Ville. Le MTQ a toutefois refusé de la confirmer.

Publication La Presse

Date 2004-01-09

Pages p. A-12

Select in Zotero <zotero://select/library/items/KGNXC4C8>

Date d'ajout 19/05/2020 à 10:30:49

Modifié le 19/05/2020 à 11:47:48

Marqueurs :

Plan de transport⁵⁰

Type Article de journal

Auteur Linda Gyulai

Résumé There was a familiar face by Municipal Affairs Minister Louise Harel's side this week at a municipal convention at Palais des Congres: former Montreal city councillor Andre Lavallee. Lavallee served on the city executive committee with former mayor Jean Dore and later as opposition leader when Mayor Pierre Bourque was elected in 1994. He now has been appointed assistant director of Harel's cabinet. Standing on the sidelines as Harel was mobbed by camera people while making her entry into the Union of Quebec Municipalities convention this week, Lavallee said he has been hired to work on municipal reform. "It seems like things are really going to move," he said of the talk of impending changes since the release last month of the Bedard report on municipal restructuring. "I always said that Montreal has two roles to play - to serve its citizens and as the heart of the metropolis." Lavallee retired from municipal politics before last November's election. He was picked by Harel's predecessor as minister responsible for metropolitan Montreal, Robert Perreault, to head the Societe de Promotion et de Developpement du Croissant de l'Est, which is developing projects to make the waterfront and a series of islands off Montreal's east end more attractive.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/433471339?accountid=8612>

Publication The Canadian Architect

Date 1999-05-08

Pages p. A-6

Select in Zotero <zotero://select/library/items/ZAQCUKE5>

Date d'ajout 10/11/2019 à 23:11:51

Modifié le 21/04/2020 à 13:41:14

Marqueurs :

Louise Harel, Rapport Bédard, Robert Perreault

Council veterans clean out desks: Boskey philosophical after close defeat, says it's part of changing attitudes at city hall: [Final Edition]

Type Article de journal

Auteur Linda Gyulai

Résumé As he lay awake in bed on Sunday night, Sam Boskey says he saw reams of voting results flash through his tired mind. A few hours earlier, he lost the west-end Decarie council seat he had held for 16 years as Mayor Pierre Bourque's Vision Montreal swept Montreal's election. Boskey lost by a frustrating 68 votes. A human archive of information for many Montreal journalists -- often without credit in their stories -- Boskey's defeat is being mourned by many in the city this week. But Boskey, who earned a reputation on council for fairness and for consistent social-justice principles, was philosophical yesterday as he stopped at city hall to pick up his mail. "All in all, I only got 200 votes less than the last time (in 1994)," observed Boskey, who ran for the Democratic Coalition, a party he founded in 1990 with Councillor Marvin Rotrand. Boskey said he wasn't expecting to lose, but added it may be indicative of what city politics has become. "In the last 30 years, different people (like) myself felt that winning political power at the city level could be used for social change," he said. "Bourque has successfully attacked this by depoliticizing the discourse around city decisions." Not only will Boskey's bespectacled and bearded face be missing from council the next four years, so will his contribution: his work on committees of council and on the urban-planning committee; his incisive study of city documents, like the 400-page annual budget; his involvement with groups like the Villa Maria coalition, which has worked to preserve the grounds near Villa Maria metro station. Boskey, a lawyer, says he'll return to work as a provincial civil servant. "I have beliefs and values and I will carry them to my grave," he said. "Whether I support them through council or other organizations or my work, we'll see what happens." Rotrand, who retained his Snowdon seat on Sunday, refused to comment about Boskey. Rotrand said he held The Gazette "more than partially responsible" for Boskey's defeat because the newspaper didn't cover the party enough during the campaign. "I was remarkably calm and serene," Boskey said of election night. "I haven't cried yet." The reaction varied among the dozen or so council veterans who lost to the Bourque tidal wave on Sunday. For Robert Laramée, who spent a term as councillor in Pere Marquette ward, the suspense of the election isn't even over. Laramée, who lost to Vision Montreale Jean-Francois Plante by 19 votes, has asked for a recount. But Laramée and his party, Jacques Duchesneau's New Montreal, also want an investigation. Laramée said yesterday he has evidence that at least 40 electors who voted don't live in the district. Daniel Boucher saw his defeat coming after the counting of the very first of 41 polls in his Jean Rivard ward on Sunday night. "I knew it right away," he said, his voice cracking. "I came in second in a poll where I had done so much for the people on those streets. They got their streets fixed. We got government funding to hire students

to clean up another place that was full of trash. We built a little park." Boucher, who ran as an independent after quitting Bourque's party in 1996, was defeated by Vision Montreal newcomer Nicole Roy- Arcelin. "You're losing your job, your way of life," he said, again steadying his voice. "I worked seven days a week and never took a vacation in four years." But like Boskey, Boucher isn't ready to say never again. "I would say I'll be back, but it has to be with a team and prepared long in advance," he said. In the meantime, Boucher will call his old employer this week. Before the '94 election, he was a bus-driver for a seniors' day centre. Among other well-known veterans who fell were Pierre Goyer, who was first elected with the MCM in 1986, and Vittorio Capparelli, who was also first elected with the MCM. Goyer lost his seat in St. Edouard ward as a candidate for Jean Dore's Team Montreal party. Capparelli lost as a returning MCM candidate in Francois Perrault ward. Goyer, who has worn different party hats over the years, is probably best known as one of two councillors Bourque tried to fire from the executive committee in 1997. Goyer and the other councillor, Sammy Forcillo -- who retained his seat on Sunday -- won a court injunction blocking their dismissals. Another ousted veteran is Cartierville's Pierre Gagnier, who began as a Civic Party councillor with Jean Drapeau. He quit Vision Montreal last year over the city's deal to sell the Hippodrome racetrack to the Quebec government. Other casualties: Louise Roy in Laurier ward, who left the MCM this spring and joined Duchesneau; Martin Lemay, a former Vision Montrealer in Ste. Marie who ran this time for Dore's Team Montreal; and Jack Chadirdjian in Darlington, who was briefly leader of the opposition when he jumped from Bourque to Duchesneau this spring. He was also vice-chairman of the Montreal Urban Community Transit Corp. There are other losses on city council, but not at the polls. Therese Daviau, one of the first women elected to city council in 1974, decided this spring to pass on defending her Plateau Mont Royal seat. Daviau, who was embroiled with Roy in an alleged attempt to sabotage the MCM to help Duchesneau, resigned as the MCM's mayoral candidate only days after winning the nomination. Georgine Coutu, who represented downtown Peter McGill ward for Vision Montreal, chose not to run again due to illness. Andre Lavallee, who served as opposition leader for the MCM through most of Bourque's mandate, also decided not to seek a fourth term as councillor for Bourbonniere because he wanted a break from politics. Lavallee was a member of the city executive committee under Dore in the early 1990s and was one of the architects of the city's 1992 Urban Plan. He was previously a heritage and tenants' activist in the 1970s. Although he endorsed no one openly in this election, Lavallee said he was "not surprised, but disappointed" at Sunday's election results.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/433415252?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1998-11-03

Pages p. A-8

Select in Zotero <zotero://select/library/items/TY68R59E>

Date d'ajout 09/11/2019 à 23:18:07

Modifié le 10/11/2019 à 11:00:49

City plans big cut in all-day parking; Proposal is intended to ease congestion, encourage transit use: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé Montreal plans a big cut in the number of parking spaces available to commuters, in a bid to relieve downtown traffic congestion and encourage the use of public transit. It also plans to ensure that every parking space on a downtown street is equipped with a parking meter and is even considering the idea of prohibiting motorists from feeding the meter all day. There would be a lot fewer outdoor parking lots. City hall plans to put the brakes on permits for new outdoor lots "except in exceptional circumstances." Parking lots currently in operation could be refused permission to renew their permits. On the other hand, there would be more short-term parking available, more parking available for deliveries, more parking for Montreal residents and more spaces available for bicycles. It's all part of a new blueprint for parking tabled at a city council meeting yesterday. The plan, prepared by the city's urban planning department and dated Jan. 21, has been referred to city council's planning and housing committee, which is expected to hold public meetings to study it in coming weeks. Andre Lavallee, executive committee member responsible for urban planning, said in an interview that if all goes as planned, the city will begin applying the new policy once it is adopted by city council in March or April. The increase in short-term parking should help downtown business, he said. But Councillor Nick Auf der Maur, who represents the downtown area, said the plan will hurt business - not help it. "I'm extremely dubious of the whole bloody thing," he said. "Downtown business is competing with suburban shopping malls that give free parking. After we tax the downtown business guys to death, we make it difficult for anybody to go shopping downtown." Auf der Maur, vice-chairman of the committee that will study the plan, said the city is naive if it thinks cutting the amount of parking available to commuters will prompt them to take public transit.

The only thing it will do is encourage even more businesses to relocate to the suburbs, he said. In a 39-page report tabled yesterday, city officials said the number of cars in the greater Montreal area has risen dramatically in recent years. One million vehicles enter and leave Montreal every day by bridges and tunnels, it says. That many cars puts pressure on the city's roads, creates traffic jams, delays commercial deliveries and makes it harder for Montreal residents to find parking. "Easily accessible parking that is available at all times encourages the use of automobiles for all kinds of trips," the report says. "Since financial resources are limited and road infrastructures have a limited capacity, access to parking should be according to priority uses." Parking for suburban residents who commute to jobs downtown shouldn't be a priority, it says. "The use of the automobile for home-work-home trips often constitutes a hindrance to the development of downtown. "The guiding principles in the area of parking should aim to limit the number of parking spaces for day-long parking and use the available and projected spaces for business activities and services." If the city cuts the number of parking spaces available to commuters, it will encourage them to use more public transit, and it recommends public transit be beefed up to meet the demand. Lavallee refused to say exactly how many parking spaces the city could cut, but he said it will be considerable. "If you have a lot of people downtown who take their cars only at 8 a.m. and return at 6 p.m., you slow the transport of merchandise, you slow down business trips downtown," he added later. Lavallee said the city is already applying some elements of the policy. For example, it has begun restricting permits for new outdoor parking lots and encouraging the incorporation of indoor parking when promoters ask for permission to erect new buildings. like the new Forum or the World Trade Centre. Its policy of increasing the parking set aside for Montreal residents who buy special permits will also be expanded, he said. Real-estate promoters would be obliged to provide parking for bicycles in their projects, there would be security standards for indoor parking lots and higher fines for motorists who park in spaces reserved for the handicapped, school zones and playgrounds. Lavallee said the policy is separate from a proposal to turn over control of much of the city's parking to a new body run in conjunction with the Board of Trade of Metropolitan Montreal. Negotiations with the board of trade are continuing, he said.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432590376?accountid=8612>
Publication The Gazette
Date 1994-02-02
Pages p. A-1
Select in Zotero <zotero://select/library/items/2LDCSNHU>
Date d'ajout 12/11/2019 à 17:02:35
Modifié le 12/11/2019 à 22:42:55

Faubourg Quebec gets green light: [FINAL Edition]

Type Article de journal
Résumé Montreal has given the green light for work to start immediately on a new \$350-million waterfront Faubourg Quebec housing project, city officials announced yesterday. In a statement, Montreal executive-committee member Andre Lavallee said the city has decided to issue construction permits for the project. However, Lavallee said the approval is conditional on the project's developers, a city paramunicipal agency, preserving many of the archeological remnants lying beneath the site and putting up markers to commemorate them.
URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432525063?accountid=8612>
Publication The Gazette
Date 1993-11-09
Pages p. A-3
Select in Zotero <zotero://select/library/items/UI6FCDH5>
Date d'ajout 12/11/2019 à 16:59:21
Modifié le 12/11/2019 à 17:01:53

Marqueurs :

Archéologie, Faubourg Québec

Quality report

- Item has no authors

POLICE CRACKDOWN ON TAM TAM VENDORS FIZZLES: AFTER OFFICERS LEAVE, BARBECUES START UP AND THE BEER FLOWS DESPITE CITY BYLAWS: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Graeme Hamilton

Résumé The city's threatened crackdown on food and beer vendors at the weekly Tam Tam Jam was shortlived yesterday. Early in the day, Montreal Urban Community police dampened the party atmosphere around the Georges Etienne Cartier monument by warning vendors they would be ticketed if they tried to sell anything from bracelets to beer. After police left the Mount Royal festivities early in the afternoon, business returned to normal. Vendors became bold as the crowd swelled into the thousands, with people dancing to the drummers or just sitting on the grass. "The truth is, I've got some cheques going through tomorrow. And if I can't sell anything here today, I could have trouble covering them," said one food vendor as he dumped charcoal on a barbecue. On Wednesday, Montreal executive committee member Andre Lavallee announced plans to ticket people selling food or beer. Those found guilty of violating food-inspection bylaws would face fines of up to \$2,000 for a first offence. While police reported no arrests yesterday, the threat of a city intervention infuriated many who rely on the Sunday drumming sessions for money. "It's the only day you can make an extra buck to pay your rent," said one man, who did not want his name published. As chicken legs sizzled on a barbecue, he called the threatened crackdown ridiculous. "How are we going to survive in the system? There's absolutely no way," he said. While he was initially afraid of selling the \$200 worth of food he brought, he changed his mind after seeing others open shop. For Ahmad, a drummer who was glad to be able to buy a beer during a break, the city is set to destroy an event he believes is unparalleled anywhere in the world. If the city really needs to exert control, they should issue permits for the sale of food and beer, he said. A friend of his, unemployed for three years, sells beer at the event. Without his earnings, he wouldn't be able to pay his rent, Ahmad said. "We're in the middle of a recession, and these people aren't doing anything bad. What's the big deal?" he asked. A leaflet distributed yesterday among the crowd called on people to resist any police attempt to interfere with the free-spirited event. Ahmad said the message hit home. He predicted police would get a rough reception if they went into the midst of the gathering. "If they come here, they're going to really get trashed," he said. "There's no way they're going to come in here now." Dirk Boder, who has been selling sausages at the event for weeks and uses it to publicize his German restaurant, was fuming after police stopped him from unloading his food. "We heard they were going to be stopping people from selling, so we called the city all week asking for a permit. But there were no permits available," he said. "What I don't understand is that they tell people they need permits, but they don't even sell them." Boder and his partner left after their confrontation with police. But an hour later, they were back in business as people lined up to buy sausages served in hollowed-out baguettes. "Business is better than usual, because there aren't as many people selling," Boder said. About 20 food stands usually set up for the event. Yesterday, there were less than half because of the crackdown.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432481600?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1993-08-09

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/ARWMU3UK>

Date d'ajout 12/11/2019 à 16:53:19

Modifié le 12/11/2019 à 16:57:15

Marqueurs :

Mont-Royal⁷, Réglementation⁵, Tam-Tam²

Police to crack down on Tam Tam Jam `for its own good': [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé The city of Montreal will begin cracking down on sales of food and liquor at the popular Tam Tam Jam at the foot of Mount Royal on Sunday, saying it's the only way to stop the event from destroying itself. But representatives of the drummers who started it all say the city's decision to send in armed police, food inspectors and municipal officials could do more to kill the spontaneous Woodstock-like happening than anything else. The weekly Sunday afternoon drumming jam session held next to the Georges Etienne Cartier statue in Jeanne Mance Park, at the base of the mountain, has been going on for seven to eight years, but in the

last couple of years it has begun to attract thousands of Montrealers - many of them young people. With the crowds have come entrepreneurs - selling everything from T-shirts to food from around the world, beer and drugs - and complaints about the litter left behind and the graffiti that now adorn the western half of the statue. Representatives of the Association des Artistes Anonyme, which represents the drummers at the Tam Tam, have tried to control the littering and the selling in recent months with limited success. And police have made a couple of token attempts to enforce laws in the past month by seizing beer and marijuana but have found themselves hampered by the number of people on the site. Speaking to reporters on the site yesterday, Andre Lavallee of Montreal's executive committee said the city will begin cracking down on the event this Sunday for its own good. He said inspectors, accompanied by police officers, will be issuing warnings and tickets "systematically" to ensure that laws are obeyed. Those found guilty of violating food inspection laws can face fines of up to \$2,000 for a first offence. The city wants to restrict food sales to one group, preferably a non-profit corporation. However, Lavallee admitted it could be next summer before that can be arranged and permits issued Lavallee said the city decided to act because it was concerned about health and safety at the event. Food cooked improperly could cause food poisoning and vendors, especially beer sellers, have begun fighting over territory in recent weeks, he said. "The event has to stay but we have to give it a chance to stay," he said. "If we left it alone . . . it would have exploded on its own this Sunday or the next Sunday. "A fight would have started and police would have been called." Maryo Bouchard, a member of the artists' association, said he agrees there's too much food being sold and spectators who overindulge in beer or drugs can be a problem. But the sight of uniformed police and inspectors could kill the event, he said. "I don't have anything against police personally but . . . a police officer with a gun doesn't fit in with the spirit of peace and love." Bouchard said the event is the only one of its kind in the world and its popularity comes from its spontaneity and its lack of organization. Instead, the city is trying to turn it into another jazz festival. "The jazz festival is the typical example of the commercialization of art." THE FOLLOWING APPEARED IN THE EARLY: Denis Parent, supervisor with the Montreal Urban Community food inspection department, admitted, though, that the department has not received a single complaint from anyone suffering from food poisoning at the event. Lavallee said the city doesn't want to take over the event or ruin it - it just wants to control it. "The event has to stay but we have to give it a chance to stay," he said. "If we let it alone ... it would have exploded on its own this Sunday or next Sunday."

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432483675?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1993-08-05

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/TWIBGJLV>

Date d'ajout 12/11/2019 à 16:48:41

Modifié le 12/11/2019 à 16:52:24

Marqueurs :

Mont-Royal⁷, Réglementation⁵, Tam-Tam²

HEC expansion project endangers precious Mount Royal Park forest: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Henry Lehmann

Résumé WHEN MOUNT ROYAL Park first opened in 1876, nobody was too concerned about conserving the land near its base. Instead, the worry at the time was whether anyone other than the rich, with their fancy carriages, could afford to travel the distance separating the mountain from the city. But now urban growth is dangerously encroaching on the park, its lower slopes heavily built up with educational and religious institutions. Only a few greenspaces remain to mark the passages - like brushmarks linking two forms in a painting - between the densely built-up urban areas and the wilderness of the mountain. In these conditions, even the smallest patch of green near the slopes of the park must be considered and conserved. And now, in fact, it's precisely one of these patches that's about to be much harmed, if not entirely lost. The project in question was first introduced last year by the Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC) and is still being studied by the city. The project grew honestly enough from a real need. After almost a quarter of a century in a building on Rue Decelles, in the Universit de Montral area, student enrolment at HEC has in recent years grown rapidly from 5000 to about 10,000. Hemmed in and limited by zoning, the school has to move. To this end, and determined to remain in the general area of the U de M., HEC conducted a long search. Early on they tried to acquire an unused area in the Cimetiere de Notre-Dame, but were refused. Finally, they set their sights on a large piece of land belonging to College Jean de Brbeuf. Brbeuf is located on the southern quarter of a large rectangular section of land

facing Cote Ste. Catherine Rd. Toward its western end is the the main Brbeuf building; further east are the playing fields. And at the northeastern end of the land are a few acres of dense forest. This isn't just a group of trees, such as those on the nearby U de M campus. This is an awesome wilderness with spectacular trees that have taken more than a century to grow. Though currently almost concealed in the backyard of Brbeuf, this incredible pocket of timelessness is recognized as a heritage and ecological site. An 1989 study carried out by architects Beaupr and Michaud concludes that the group of trees in question "is a primordial element and must be protected, though also made somewhat more accessible than now." A separate study commissioned by HEC itself and done in 1991 by the U de M School of Architecture asserts that, as a last remnant of the old forests once covering parts of the mountain, these sanctuary woods are unique and should be touched as little as possible. As well, this area is of great cultural value because it is almost the only remaining part of the cloistered parks once maintained by the religious orders who were among the first groups to build near the mountain. Aware of the value of this little eden, HEC wanted to get land well away from the trees and thus closer to the Brbeuf main building. But negotiations between Brbeuf and HEC weren't easy. Brbeuf, wishing to keep the majestic open areas around its imposing Beaux-Arts style building clear of clutter, insisted that the only land they would sell were the acres containing the trees and farthest from the college proper. So, declaring an end to their search, HEC acquired this controversial piece of land. The cluster of precious trees, of course, would present a major challenge to anyone seriously attempting to produce ecologically sensitive architecture. The design of the proposed new HEC building itself is impressive, its square-columned Cote Ste. Catherine Rd. facade alluding to the famous Cormier Building of the Universit de Montral several blocks away. Conceived by noted Montreal architect Dan Hanganu, the new structure, containing 45,000 square metres, will cost \$93 million. The land itself will come to about \$10 million. Quebec will pay \$50 million, with the rest made up by revenues from renting out part of the old HEC headquarters. Taking up most of their 22,187-square-metre lot, this building is generally rectangular in plan and sits perpendicular to Cote Ste. Catherine Rd. About eight storeys high, with a taller tower planned for later on, its rear volumes push through a major part of the woods. In response to requests from Montreal, the original plans have been slightly altered. A concavity in the part of the building facing the woods will gently embrace a number of the trees. Among the major features of Hanganu's design being touted by HEC are an enclosed winter garden and several open-air gardens planned for the top floor. And more greenspace, a big selling point on the part of HEC, is planned for the space now occupied by a nearby parking lot. This bleak area, which is next to the U de M's Faculty of Urban Studies just to the east, will, according to the plans, be replaced by trees and bushes. But all in all, this isn't so much a case of an architect thoughtfully working with a site as it is of working on a site, drastically changing it, then claiming to have respected it. As for the cars, another sore point - parking for both campuses will be served by a vast 800-car underground area, as big as the one serving the giant IBM Building. Perhaps it's to be expected that HEC students, many of whom will be going into big business, assume the inalienable right to cellular phones and big cars. But we might expect the students of the next door Faculty of Urban Studies to take public transportation or walk in deference to the urban environment. Included in the HEC plans is a tunnel conveniently linking it to the Universit de Montral Mtro station just 150 metres away. Certainly, those students choosing to speak at the open consultation hearings last April didn't exactly show a shining awareness of the bigger ecological issues. Supporting the proposals, they claimed that their current facilities don't provide ample room for the microwave ovens they need to warm their lunches. So much for youthful idealism! But a bit more wisdom might have been expected from some of the seasoned experts involved, like Jean-Claude Marsan, the renowned urbanologist and head of U de M's Faculty of Urban Studies. His reputation is partly based on his past concern about the delicate balance between the mountain and urban build-up, as expressed in such fine articles as "Le Park Mont Royal a cent ans." Yet he is now an avid spokesman for the HEC proposals. And Hanganu, the award-winning architect, selected by a panel of experts headed by Marsan, also seems blithely untroubled by the urban and ecological implications of this project. According to HEC public relations spokesman Kathleen Grant: "Mr. Hanganu told me he couldn't imagine a better site for the building." To some extent the type of competition for the job of designing the building has contributed to the current reluctance of HEC to alter in any significant way the flawed plans. This was not an open competition, but rather a competition by invitation. A number of leading Montreal and Quebec City architects were asked to submit plans for the specific building. Unfortunately, this way of selecting designers results in reduced design flexibility. Developers, in this case HEC, aren't anxious to make major alterations to a design they have solicited and singled out. So unfortunately in the case of the HEC, we're apparently stuck with "prestige" plans that will take away from the woods. About all this the Amis de la Montagne, a group dedicated to the preservation of the mountain and its adjacent areas, are far from happy. "We feel the HEC should have looked harder for alternative solutions," says Sylvie Guilbeault of the Amis. "The woods form a perfect ecological unit and should remain untouched." But HEC stands firm. Their approach has been to assert that in an imperfect world the current plans are the best they could achieve. "There's no possibility at this point of changing the location to elsewhere," says Grant. "After all, we're talking about private property here." Yes, this is private property, but it has long been legally recognized that not even private ownership entitles one to do just anything with land - and certainly not when, as in this case, the land is within the official Site du Patrimoine of the mountain. Indeed, the city wouldn't have required the consultation process unless they recognized that private property isn't entirely a private matter. It should be added that the current rigidity of HEC as to location has some other implications for the city consultation process. At this stage of the game, the proposals have been

examined by the Comit d'arrondissement, the Viger Commission, and are now in the hands of the Service Urbain, all steps along the way of the complicated official consultation process. The city will make its final recommendations, in all likelihood favorable, later this summer. But the consultation process, at least in principle, doesn't have to lead to acceptance. Oddly, HEC bought the land without including in the contract of sale any conditions related to the consultation process. This seems careless, given the possibility that the project could end up being rejected. How could HEC, a fancy school for money managers, tie themselves into such a deal? Either they were fools, or more likely, they have in some way been assured by the city that in the end the project will go through. Put into question is the basic integrity of the consultation process. But there are, in fact, other obvious solutions not requiring HEC to take a huge loss. The proposed building, which is now a large rectangle intruding on the precious wood, could be redesigned in a more accommodating irregular shape. Or the nearby parking lot could be the site. Or the new HEC could be moved right up against the west side of the Faculty of Urban Studies. With their project, HEC is in a position to set an example for everyone about being sensitive to the mountain. Unfortunately, the actual proposal to which they are showing unwavering allegiance does in fact set an example, but not of the right kind. The building will, in its own sad fashion, be a monument to our culture's essential disdain for nature. Especially ironic are the gardens distributed throughout the HEC building - true wilderness replaced by user-friendly greenery, age-old growth usurped by instant gardens. Reflected is the kind of human hubris that on a large scale threatens the well-being of our planet. The fact that the Faculty of Urban studies may well be condemned to look out perpetually upon a symbol of bad planning and egoism is truly tragic for that school. And that tragedy is compounded by the realization that the Faculty itself colluded in this urban disgrace. * Henry Lehmann is a Montreal art and architecture critic.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432465564?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1993-07-24

Pages p. I-5

Select in Zotero <zotero://select/library/items/UARIVA8J>

Date d'ajout 12/11/2019 à 16:27:01

Modifié le 12/11/2019 à 16:41:09

McGill's ambitious sports-centre complex raises questions; Some Montrealers are highly sensitive about any further whittling away at Mount Royal Park: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Henry Lehmann

Résumé THIS May some people living near Durocher and Pine were shocked by a spectacle that recalled the Drapeau era of urban development: giant shovels clearing away the tall stand of trees on the southeast edge of Mount Royal Park. In an unseemly hurry to begin work on its new sports centre, McGill was caught sending in the machines weeks before acquiring the necessary city authorization. Profusely apologizing to the city, which briefly threatened to levy fines of \$200 or \$300 per tree, the university pulled back. But the stay was only temporary, and on June 14 city council approved the project. Recently the excavating machines were again grinding away. A large billboard posted to one side of the work site, now an open pit, presents a much calmer picture, with a pleasant three-storey building occupying the current dirt gash. Except for the top of its home-pitched roof, the structure is about the same height as the current Sir Arthur Currie Gym it almost abuts. The new building is clad in friendly reddish brick and is partly surrounded by neatly tailored bushes that seem to mock the wilderness farther up the hill. This is the new \$21-million McGill Sports Centre, paid for out of the McGill alumni fund and being designed by Werleman, Guy, McMahan, a local architectural firm. The complex sits on about one acre. To judge by the picture, there's an idyllic quality to it, though commercial architectural renderings can be deceptively pretty. As for its functions, the top floor of the building, planned for such sports as volleyball and squash, is scheduled to be ready in the winter of '94. The lower two floors, planned for wrestling, dance, and fitness, will open later on. Also included in the project is another smaller building linking the new centre to the old gym. These are facilities the university has urgently needed for a long time, says Robert Dubeau, director of athletics at McGill: current facilities are woefully inadequate. They were built for a much smaller student population. But laudable and necessary as the McGill plans are in many ways, not everything is quite as fine as it first seems. After all, this isn't just any acre, but rather a slice of land connected legally and spiritually to Montreal's sacred cultural and geological shrine, Mount Royal Park, with its famous summit of the city. Citizens' groups at work Perhaps the saga of the development and discussions behind this project involving Montreal's most important landmark will deliver some valuable lessons concerning communication, especially between the city, its institutions, and its citizens. Somehow what actually occurred was less than satisfying for many of the parties. And in all this, the park certainly did not come out ahead.

Since about 1986, when the project was first announced, various citizens' groups have been wrestling with the problems inherent in a project that touches on ecology, urban identity, and history. First of all, there were no consultations actually focusing on the McGill proposal. It was discussed in 1991 only as part of the making of the Master Plan for the Mountain adopted in December 1992. Remember the tower? What makes the McGill project especially significant is that it involves a private institution's building on public parkland. This June, after a necessary change in the city charter was enacted by the National Assembly in Quebec, the city of Montreal granted McGill permission to go ahead. But some Montrealers are very sensitive about any further whittling away at the park, given the short-sightedness of some of the past designs on that convoluted piece of land. For instance, in 1952 there were draconian plans for a whole set of theatres and museums as well as for a major road. Only the road, the Camillien Houde Parkway, was realized in 1961. In 1986 there was an absurd proposal for a communications tower with a tourist centre at its top. Then came the bad idea for a ski centre on the north side of the mountain. It was these last two proposals, coming after a few decades of relative tranquility for the park, that galvanized some Montrealers in the mid-'80s into banding together to protect Mount Royal Park's 480 acres. This was about the time the city began developing its master plan for the park, which has been adopted but, oddly enough, is not generally available. Worried about getting there By all accounts, this document will insist above all that the park not be further invaded by cars or buildings. Reflected are the thoughts of the famous landscape architect who designed the park in the 19th century, Frederick Law Olmsted. In his book on the park, he wrote: "If it is to be cut up with roads, spotted with shelters . . . it is likely to lose whatever charm you first saw in it." Of course, this wasn't a major concern when Mount Royal Park opened in 1875. At that time it seemed so far from the 19th-century centre of Montreal, around the old port, that people worried about being able to get to the park. But now that the city has expanded right up the sides of the mountain, the buildings themselves limit accessibility to the park. It has become clear that defending the area also means controlling its perimeters, so densely built up with hospitals and universities. Unless the city maintains vigilance, continued growth will ultimately seal off the park from Montrealers. Out of these concerns came the Accord de Collaboration Pour la Conservation et la Mise en Valeur du Mont Royal, an agreement drawn up on June 6, 1989, and signed by Montreal, Outremont, Westmount (each of these three municipalities contains a portion of the mountain and adjacent land) and a citizens' movement called Amis de la Montagne. The signing parties agreed that no one party could proceed without consulting the others. Many of the major institutions owning land within the designated area also agreed in principle. With respect to the McGill project, the Amis insisted that if McGill was given the go-ahead to build on public land, the public should get something in return, in green space and in improved accessibility to the rest of the park. And after years of discussions, it seemed that this was going to happen. But now Heritage Montreal and the Amis are withdrawing their support for the current McGill project. The big problem is the interchange at Pine and Park. The Amis asked that this massive tangle of roads be reworked, so that people would be able to get into the park more easily and a green space at least equivalent to that being lost (two-thirds of an acre) could be created. However, according to Sylvie Guilbault of the Amis, the city hasn't honored the agreement it signed or worked with McGill to come up with a serious plan to reorganize the interchange of roads. In reply to questions about this issue put to the city by the Amis, Andre Lavallee wrote in his letter of June 4 of this year that, as regards the intersection, without being able to give precise dates, the civic administration firmly announced its intention to rearrange the intersection in the master plan for Mount Royal Park approved in 1992. This seems vague at best. No specifics as to design or timing are given. Nor are the impact studies, if any, available. It would be nice to know just how the sports centre will affect its urban neighbors in terms of parking and security, for instance. A number of good things The university, in its press release, is even vaguer, merely agreeing to collaborate with the city in planning improvements to the Pine/Park interchange. G. Sam Kingdon, of McGill's office of physical resources, said: "Studies will be undertaken by the city in the following year. Our offer was only to assist." Thus the interchange remains a sore point, as much a symbol of the communication breakdown between the city and the various interested parties as it is a cement wasteland locking the park away from the general public. McGill, of course, sees it differently. For one thing, about one-third of the site already belongs to it. And even the public land was once McGill's. It was expropriated by the city in the 1950s to build the ugly interchange in question. In its recent press release McGill claims that it is in fact doing a number of good things, such as demolishing the upper stands of Molson Stadium to provide a better view of the mountain. And it agrees to allow public access to the new sports facilities on a year-round basis (yearly membership will cost under \$300). But this is all the information available. It seems the highly civilized entente regarding conservation of the park and the mountain isn't worth the paper it's written on. Not surprisingly, the Amis have withdrawn their support for the project because of the lack of commitment from the city and McGill. While the Amis were willing to accept the sports centre on certain conditions, the Association Village Durocher, another grassroots group formed to protect the mountain, has thought all along that it's time to draw the line. According to Robert Halpin, the whole project should have been located at McGill's Macdonald College out on the West Island, where there's much more space: "We simply cannot afford to let go of any more urban greenspace. If the universities aren't willing to set an example in terms of ecology and urban planning, who will?" One of the problems is the quasi-secrecy of such projects, the fact that major undertakings like the sports centre seem well along in the official system before most people have even heard of them. Halpin says that if more Montrealers had heard about the McGill proposals, there would truly have been an outcry. The McGill project has a lot going for it. Yet it rankles because of the sense that not everything is being done in good faith. The city isn't

giving due respect to the entente it signed with the other municipalities and the Amis. And the university isn't fully honoring its sacred trust, which is to enlighten and to inform. In fact, the Amis haven't even seen the final architectural plans. And despite the best intentions, the mountain seems as vulnerable as ever. * This is the first of a two-part series by Henry Lehmann, a Montreal art and architecture critic. The next article will focus on the planned Universite de Montreal project on the north side of the mountain.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432467039?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1993-07-17

Pages p. I-4

Select in Zotero <zotero://select/library/items/KD4LWMMGI>

Date d'ajout 12/11/2019 à 16:12:22

Modifié le 12/11/2019 à 16:21:49

Marqueurs :

Contestation², Mont-Royal⁷, Université McGill

City wants to cut as much as \$250 million from '94 budget: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé Montrealers can expect major cuts in next year's city budget, possibly as high as \$250 million. Georges Bazinet, president of the city's white-collar workers' union, said he has been advised the city is asking for \$250-million worth of budget cuts for 1994. "For 1993, the compressions they're talking about are \$24 million more or less," he said. "But what they're talking about for 1994 is \$250 million. "They told us about it unofficially in negotiations," but Bazinet said he wants to see it in writing. A copy of a memo obtained yesterday by The Gazette shows the city has already begun setting the stage by imposing a strict new hiring freeze on the city's 12,000-member civil service and on the movement of personnel. The June 22 memo, signed by Andre Huneault, assistant director of the city's human-resources department, says the hiring of any employee, even a temporary one, has to be personally approved by secretary-general Pierre Le Francois, the head of Montreal's civil service. Andre Lavallee, a member of Montreal's executive committee, confirmed the city is planning big cuts in the budget for next year and has frozen hiring. He refused, however, to confirm or deny that the cuts were as high as \$250 million. A cut of \$250 million would mean a 13-per-cent drop in the city's \$1.9-billion budget. The news of major cuts for next year's budget comes as officials work to reduce this year's spending. Lavallee confirmed yesterday that the city has ordered \$24.1 million cut from the budget. Lavallee said the decision to cut the budget was the result of a drop in the city's expected revenue and budget overruns for some departments. For example, heavy snowfalls this winter put the public-works department \$11 million over budget. Lavallee also denied any link between the budget cut and the city's decision last month to approve a three-year, \$262-million bailout for its troubled paramunicipal agencies. Lavallee said the bailout takes effect in 1994, 1995 and 1996. Last year, when it decided to cut \$18.6 million from a \$1.8-billion budget, a move that included closing city libraries for two weeks in mid-summer, the city announced it. This year, the city didn't advise the public or most of the ruling Montreal Citizens' Movement's own councillors. Lavallee dismissed the decision not to announce the cuts, saying the administration didn't think they were important enough to merit a news conference. Lavallee said the cuts will have little effect on average Montrealers. For example, the city will postpone drafting a plan to find a more environmentally friendly way of dealing with the snow it removes from city streets. Most of the savings will come from the order to freeze hiring and halt transfers of personnel, he said. Spokesmen for city departments contacted yesterday were reluctant to give details of how the department will cut its budget, saying they have not yet been approved by the city's executive committee. Isabelle Cabin, spokesman for the recreation, parks and community-development department which has been asked to cut \$2.6 million, said the department doesn't plan to close any installations, but she refused to say whether some facilities will have their opening hours reduced. Marcel Chouinard, spokesman for the public-works department, said his department should be able to cut the \$6.1 million ordered without affecting direct services.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432457981?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1993-07-13

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/U8FNC8HW>

Date d'ajout 12/11/2019 à 15:52:31

Modifié le 12/11/2019 à 16:01:45

Marqueurs :

Austérité, Budget², Coupures, Emplois VdeM, Le François

Forum plans could change: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Geoff Baker

Résumé Barely a month after plans for a new Forum were approved by city council, the project's developers are already asking for changes. City councillors were expected to vote yesterday on a motion to withdraw the approved plans and replace them with a less specific version. Late last night, the motion had yet to be discussed because of unrelated filibustering by opposition councillors. "It's the first time I've seen a bylaw giving developers a right to do whatever they want," said independent councillor Pierre Goyer. The city approved plans for the \$450-million project around the Windsor Station area on May 13. They include a \$150-million new Forum to be built by 1995, a new train station on Mountain St., a shopping centre, gardens and two office towers. Andre Lavallee, member of the city's executive committee in charge of urban development, dismissed the changes as small and technical. He said the city initiated some changes and added that developers must obtain building permits before going ahead. Architect Michael Fish, who has campaigned against the new Forum from the start, wasn't surprised by the latest development. "I think this project is so rotten it will probably fall apart by itself."

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432446687?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1993-06-18

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/EMMQ7MLZ>

Date d'ajout 12/11/2019 à 15:49:48

Modifié le 12/11/2019 à 15:51:41

Marqueurs :

Fish⁵, Forum⁶

Preservationists want mediator in fight over woods ; Coalition fears `rubber stamp' on school project: [WEST END Edition]

Type Article de journal

Auteur Hazel Porter

Résumé COTE DES NEIGES - A coalition opposing plans for a new building for the Université de Montréal's business school wants the city to appoint a mediator to settle its dispute with the Ecole des Hautes Études Commerciales. The coalition of 10 environmental and residents' groups also wants the Bureau de Consultation de Montréal, a four-member panel of experts that reports to the city's executive committee, to commission an impact study on the \$93-million project. "We feel that the municipal position is irresponsible and these groups are being ignored," said Peter Howlett, president of Les Amis de la Montagne. "A mediator is needed right now." Howlett was speaking at a news conference Thursday at the Université de Montréal. The eight-story business school is to be built on a wooded site east of Collège Jean de Brebeuf, between Cote Ste. Catherine Rd. on the south, Decelles Ave. on the west, Edouard Montpetit Ave. on the north and Louis Colin and Willowdale Aves. on the east. Forest threatened The project's opponents say the building threatens the dense hardwood forest on the site and will increase traffic and noise. In April, the district advisory committee for Notre Dame de Grace and Cote des Neiges narrowly approved the project. The Jacques Viger Commission, which examines large development projects for the city, has studied the project and reported its findings to the city's department of housing and urban development, which is expected to make final recommendations to the executive committee by mid-summer. "They are just going to rubber-stamp the report," predicted Dinu Bumbu, director of programs for Heritage Montreal. He complained the district advisory committee hearings

were often antagonistic and left a lot of unanswered questions. Councillors Sharon Leslie, Hubert Simard, Abe Limonchik and Saulie Zajdel of the Montreal Citizens' Movement approved the project while opposition councillors Marvin Rotrand, Sam Boskey and Claudette Demers-Godley voted against it. "We approved the project, but with very crucial reservations," Leslie said in a telephone interview. "We asked for a formal commitment on the part of College Jean de Breubeuf and the HEC about preserving the remaining forest. "We also are not convinced that 800 parking spaces are needed." No 'special consultation' Andre Lavallee, a member of the city's executive committee responsible for urban development, rejected the coalition's demand Friday. "We will not provide a special consultation process for every project submitted to us," he said. The coalition includes Les Residents de l'Ilot Willowdale, Transport 2000, Le Centre de la Montagne, Rassemblement des Etudiants a la Maotrise en Urbanisme, Les Amis du Jardin Botanique, the Green Coalition and Loisir Ville. While the coalition is united in demanding mediation, members have different views about the HEC's development plans. Heritage Montreal does not want to stop the project. "We think they can find a better way to integrate the building on the site," Bumbaru said. But the Green Coalition wants the business school to find a different location. "I've lived in Montreal all my life and seen lots of forests disappear. No matter how small a forest is, we must protect it," said Jean-Guy Mercier of the Green Coalition.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432438975?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1993-06-10

Pages p. G-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/EESW6C2W>

Date d'ajout 12/11/2019 à 15:39:27

Modifié le 12/11/2019 à 16:22:10

Marqueurs :

Bumbaru², Coalition verte, Comité conseil d'arrondissement³, Commission Viger², Contestation², Espaces verts, HEC, Howlett, Les Amis de la montagne, Leslie³, Mont-Royal⁷

Montreal's ice-cream vendors take a licking; Food sellers say they're harassed, intimidated by police, inspectors: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Ingrid Peritz

Résumé With summer almost upon us, Montreal's outlaws are fanning out furtively across the city. These young offenders spread through streets and parks to peddle illicit substances, preying on children and keeping one eye out for the police. They're not selling drugs. Just ice cream. For years, the city of Montreal and mobile ice-cream vendors have engaged in a game of cat-and-mouse. The city has a bylaw banning street sales of food. The ice-cream companies, such as Dickie Dee Ice Cream Ltd., send out mobile vendors anyway, hoping they will be left alone to sell their Spacecicles, Blockbusters and Richard D. bars. The city of Montreal tolerates the vendors but won't license them. Still, representatives for Dickie Dee say the vendors, most of them students, are harassed and intimidated by city inspectors and the police. "We're creating 150 jobs and we're treated like thieves," said Claude Bourdeau, a distributor for Dickie Dee in Montreal. A young vendor selling from his bike cart along the bicycle path on Gouin Blvd. was stopped by two police cars last weekend, said Pierre Gamache, Quebec regional manager for Dickie Dee, a Canadian company. "They terrorized him," Gamache said. "He almost started crying. They treated him like a bandit. It's become a daily witch-hunt." Francois Carpentier, 22, was stopped and questioned by police last year when he sold ice cream during the Sunday tam-tam sessions at the George-Etienne Cartier monument on Park Ave. He received a summons, appeared in municipal court last December and was fined \$100. "I said to the judge, 'C'mon, I didn't steal, I just wanted to make a little money instead of hanging around the streets'," said Carpentier, who this year quit peddling and began delivering ice cream for Dickie Dee. "He said that's no excuse." Montreal's opposition to selling food on the streets dates back to the days of former mayor Jean Drapeau, who banned chip wagons in an effort to clean the streets. Drapeau followed up by banning newspaper boxes. Some hoped the tight laws would change under the reform-minded Montreal Citizens' Movement administration, which came to power in 1986. Food stalls selling everything from pretzels to burritos and sausages operate in such cities as New York, Toronto and Ottawa. Still needs study But a senior city of Montreal official said yesterday that the matter still requires study. "We find it an interesting idea, but how do you control an interesting idea?" said Andre Lavallee, Montreal executive committee member responsible for urban planning. "We have to find a bylaw that protects public hygiene and makes sure (the vendors) don't become a nuisance." To add insult to injury, the city of Montreal has hired

students of its own to operate a few mobile ice-cream carts in some city parks. Bourdeau said he is ready to operate in places like Ile Ste. Helene, outside turf already claimed by the city. He has submitted a proposal to city officials and hopes for a response next week, he said. In the meantime, the vendors are operating in a legal gray zone; because they aren't licensed, they're not inspected. Bourdeau said that could be hazardous, because smaller ice-cream vending operations are starting to take to the streets. All he wants, he said, is to stop taking a licking.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432445930?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1993-06-05

Pages p. A-1

Select in Zotero <zotero://select/library/items/AZJTVMWG>

Date d'ajout 12/11/2019 à 15:33:21

Modifié le 12/11/2019 à 15:38:43

Marqueurs :

Ventes sur rues

New bylaw is old story; Stiff fines for cyclists already in force: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé The city of Montreal, trying to protect Mount Royal from destructive mountain bike-riders, has beaten itself to the punch. Just a week ago, the Dore administration announced it planned to raise the fines for straying off the bike trails - to a whopping \$1,000 maximum for a third offence. Unfortunately, it was too late, officials later found. The city, in fact, had already boosted the fines four months ago. Andre Lavallee, executive committee member in charge of urban planning and the force behind the duplicative bylaw, said the city's recreation department prepared a file and drafted the bylaw without ever realizing the city's finance department had already presented an omnibus bylaw in December that increase fines across the board for those who violate city bylaws. "I guess it shows that our intention was clear," a sheepish Lavallee joked yesterday. "We tried to pass it twice instead of once." Under both bylaws, fines for a first offence start at \$100, up from \$20 now, and go as high as \$300 for a second offence. Lavallee said the recreation department began working on the new bylaw last fall, after he promised a crackdown on mountain bikers who plunge through the woods on Mount Royal, destroying undergrowth. Lavallee couldn't say how many hours of work were wasted in preparing the second bylaw. The proposed bylaw was approved by the city's executive committee and inscribed on the council agenda for this week. Lavallee said city clerk Leon Laberge later caught the error.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432427550?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1993-04-07

Pages p. A-1

Select in Zotero <zotero://select/library/items/589CR4ZY>

Date d'ajout 12/11/2019 à 15:30:13

Modifié le 12/11/2019 à 15:32:34

Marqueurs :

Mont-Royal⁷, Vélo⁵

Mountain bikers who stray could be fined up to \$1,000: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé Montreal plans to put the brakes on mountain bikers who tear through the woods on Mount Royal, with tough new fines ranging as high as \$1,000. Under the plan, to be approved by city council when it meets Monday, fines for a first offence will start at \$100 and go as high as \$300. Second offences will cost \$300 to \$500 and subsequent offences \$500 to \$1,000. Those who might oppose the proposal won't have much chance to fight it.

City officials plan no public consultation because the amendment is of a "financial nature." The fines for bikers are part of a \$10-million program by the city to improve the mountain park. In addition to renovating buildings, the city is trying to prevent erosion and to preserve plant and animal life. In October, Andre Lavallee of the city's executive committee said some of the worst damage has been caused by mountain bikers plunging through the woods, opening trails and destroying undergrowth. Officials of the city's recreation department said the current \$20 fines have not deterred rampaging cyclists. In 1990, they said, 504 fines of \$20 each were imposed and 226 cyclists were ejected from the park. In 1991, more than 600 tickets were issued. As well as increasing fines, the city plans a publicity campaign starting April 15 to encourage cyclists to stick to the main path when riding on the mountain. The city also plans to close off about seven kilometres of trails the cyclists have created, and reforest about 230 trail entrances. Jean Francois Pronovost, executive director of Velo Quebec, agreed there is a problem with irresponsible mountain bikers, but he said education - not higher fines - is the only way to stop it.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432407213?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1993-03-31

Pages p. A-1

Select in Zotero <zotero://select/library/items/X54SJX39>

Date d'ajout 12/11/2019 à 15:25:39

Modifié le 12/11/2019 à 15:28:18

Marqueurs :

Mont-Royal⁷, Vélo⁵, Vélo-Québec

New plan on way for Benny Farm; CMHC ready to renovate: [WEST END Edition]

Type Article de journal

Auteur Hazel Porter

Résumé NOTRE DAME DE GRACE - Canada Mortgage and Housing Corp. might renovate some or all of the existing buildings of the Benny Farm housing project to make its redevelopment proposal acceptable to the city. "We have no choice," Guy Bosse, a CMHC official in charge of the redevelopment plan, said in an interview last week. In December, Montreal's executive committee refused CMHC's \$100-million development plan, which called for demolition of the 64 buildings in the veterans' housing project and construction of higher-density apartment blocks. The original plan was to move the present tenants - mostly elderly veterans - into new, six-storey apartment blocks on one-third of the 6.4-hectare property, and sell the remaining land to developers to finance the project. Andre Lavallee, the city's executive-committee member in charge of urban development, said the idea to increase the density was a good one but wanted CMHC to make better use of existing buildings. The city wants to see some buildings renovated rather than demolished. Bosse has been meeting with the municipal housing and urban planning department since January to clarify its requirements before submitting a revised proposal. He said CMHC is prepared to draw up new plans but wants to make sure the proper procedures are followed so the plan is approved as quickly as possible. Members of the N.D.G. Community Council's housing committee met with Bosse last week and presented its architects' proposals, which they say would cost \$7 million less. It calls for construction of three new buildings on existing space and the renovation of the other buildings. Lucia Kowaluk, co-ordinator of the N.D.G. Community Council said: "Our plans indicate quite clearly that to do it our way, it will be \$7 million cheaper." Kowaluk said architects Mark Poddubnik and Daniel Pearl of the firm L'Oeuf have created three alternative proposals which were presented to Bosse. Bosse told the community group that CMHC architects are willing to meet with their architects but was unable to say when. Helen Guy, president of the Benny Farm Tenants' Association, which opposed CMHC's plan because the association was not consulted prior to the proposal to demolish, asked: "We know we need new buildings, but why can't they come up with a new proposal?" Guy said many of the residents are suffering from anxiety because of the uncertainty over Benny Farm's future. "Why can't CMHC ask for a phasing process?" Guy asked. "They can build the new buildings now and decide what to do with the rest of the project in phases." Guy said there are 250 names on a waiting list for apartments at Benny Farm. She added that the CMHC will not rent the 40 vacant apartments until a decision is made regarding redevelopment. Bosse expects a new proposal can be prepared within two months. He said the proposal will be based on public meetings and consultations with tenants, community groups and the CMHC architects. He said his meetings with city officials should be completed by the end of this month. At that point, the public meetings can begin.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432415576?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1993-03-11
Pages p. G-1
Select in Zotero zotero://select/library/items/WLMFB6GW
Date d'ajout 12/11/2019 à 15:19:21
Modifié le 12/11/2019 à 15:24:39

Marqueurs :

Benny Farm², Conseil communautaire NDG, Consultation⁴, SCHL²

City to pay Sun Youth's surtax bill with grant: [FINAL Edition]

Type Article de journal
Auteur Elizabeth Thompson
Résumé Montreal will give a major food bank a grant of more than \$19,000 to cover the cost of a surtax bill it received two weeks ago. And Andre Lavallee of the city's executive committee promised yesterday to do the same for any other recognized nonprofit group that receives one of the city's unpopular new surtax bills. He said the city will reimburse within 30 days nonprofit groups that are exempted by the Quebec Municipal Commission. "The groups already know that," he said. But Sun Youth Organization founder Sid Stevens said he found out only yesterday that he doesn't have to worry about the \$19,697 surtax bill for the organization's food warehouse on Mount Royal Ave. The organization rents 25,000 square feet of space for \$12,000 a year to store about 4 million food items between food drives. Stevens said when Sun Youth checked with the city's finance department it was told it would have to pay the bill. Nobody mentioned it could be eligible for a grant. Stevens said the surtax bill is equivalent to the amount needed to feed 800 hungry families during one of its regular food giveaways. Lavallee said the city has put aside around \$3 million for grants to help nonprofit groups cover the surtax bills this year. Under the surtax law, nonprofit groups that were previously exempt from paying business taxes can apply to the city for grants to cover the cost of the surtax.
URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432416616?accountid=8612>
Publication The Gazette
Date 1993-03-10
Pages p. A-1
Select in Zotero zotero://select/library/items/VH6MYLKF
Date d'ajout 12/11/2019 à 15:13:38
Modifié le 12/11/2019 à 15:18:19

Marqueurs :

OSBL, Sun Youth, Surtaxe³

Street-wise; Women patrol for a safer neighborhood: [FINAL Edition]

Type Article de journal
Auteur Aaron Derfel
Résumé Soon after Cynthia Kelly moved to the Plateau Mont-Royal area last September, she heard that a rapist was prowling her neighborhood. "I got very concerned very quickly," recalled Kelly, a translator in her late 20s. "A lot of rumors were circulating and women didn't know what was going on. We didn't feel safe." Last night, Kelly and other local women took the first step toward reclaiming their neighborhood. They participated in a walking tour along Laurier Ave. to identify unsafe streets and alleys or places where a woman can be easily attacked. The tour, called a neighborhood security audit, is part of a pilot project launched by the city and women's groups last November. So far, the groups have toured the Plateau and the Centre-Sud district. "These tours are important not only because they prevent sexual assaults, but because they make neighborhoods safer and agreeable for everyone," said co-ordinator Anne Michaud, who invited journalists and the public on a repeat tour of a five-block stretch of Laurier. Michaud said the tours also give women the opportunity to point out to the city's public-works department and police areas that require better lighting or fences. For example, Michaud pointed to an enclave in back of the Laurier Metro station as a place where a rapist can lurk and trap a woman. "Because of our intervention, the city installed better lighting and a fence to block off the area,"

Michaud said. Michaud and fellow co-ordinator Marie-Dominique Lahaise showed other potentially dangerous areas of the neighborhood: dark alleys, abandoned houses and a parking lot in the shadow of a tall building. "This parking lot (at Le Jeune St. and Laurier) is extremely dangerous because it's used as a drive-in to pick up prostitutes," Michaud told the group. She also pointed to a vacant store on Laurier near Drolet St. "Look, the door's unlocked," Michaud said, peering into the dark store. "We're going to notify the city to have the door locked within 48 hours. It's not just for women's safety, but to prevent arson." Andre Lavallee, the executive committee member in charge of urban planning, said city officials will now take into account the safety concerns of women in urban planning and when they review zoning changes. "A Gallup poll last year revealed that 68 per cent of Montreal women are reluctant to go outside at night because they're fearful of being sexually assaulted," Lavallee told reporters. "It's a preoccupation of this administration to drive off this feeling of insecurity." The tours in the two districts will serve as prototypes for a guide to be published in September. The guide will be distributed to community groups across the city to allow them to conduct tours of their own districts in the presence of police. Indoor tours of city recreational facilities are planned for later this year, Michaud said, explaining that women often feel unsafe in large buildings with many nooks and crannies. After last night's tour was over, Kelly said she felt much safer in the Plateau. "I know my neighborhood a lot better now," Kelly said. "I think these security audits should make women feel that they don't have to stay home at night."

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432418534?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1993-03-05

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/LC6KCFGF>

Date d'ajout 12/11/2019 à 11:12:38

Modifié le 12/11/2019 à 14:59:42

Wasted postage; No use sending tax bills if people can't pay them: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Jack Todd

Résumé It was probably Jean Dore's worst moment as mayor of Montreal. There he was, the man who is supposed to represent the best interests of the people, shrugging off a demonstration which threatened to turn into a storm-the-Bastille trashing of city hall. "Blah-blah-blah, the budget increase, blah-blah-blah, 1.9 per cent," said the mayor. There was Jean Dore the technocrat, secure in the belief that thousands of angry taxpayers would cheerfully go bankrupt once they understood that the city's budget increase was a mere 1.9 per cent. Funny. You'd think a man with a \$300,000 window would have a clear view of the city. True, his worshipfulness looked a little pale Monday night. That could be winter pallor, or it could be that a close-up view of the power of the people had the mayor shaking in his shoes. When you have to call the riot cops to turf your constituents out of the palace, it tends to get your attention. If that was the case, Dore gave no indication that fear improved his understanding. Plus ça change and all that. A couple of decades ago, you would have expected to find some of the current executive committee members at city hall (John Gardiner and Andre Lavallee for two) at just about any old demo against the Drapeau administration. Today, Gardiner and Lavallee are charter members of the Out-of-Touch Gang at city hall, forced to beg the cops to protect their skins from as unlikely a collection of revolutionaries as you're apt to find: small landlords, barbers, depanneur owners. These are hardly rabble-rousers. In normal times, the nearest any of these people would come to civil disobedience would be tossing a gum wrapper on the street. It's a measure of the astounding ineptitude of Dore and his henchmen that these salt-of-the-earth types were out behaving like drug-crazed Marxist-Leninists Monday night. As the various levels of government squirm to shift the blame and the tax burden from one to the other, the small business people of Montreal have been left holding the bag. They've got one foot in bankruptcy court and the other on a banana peel, and the Dorecrats have no response except to blither about how they're holding down the budget increase. The surprise is not that our councillors had to hide behind the riot squad. The surprise is that the riot squad was able to get things under control. After all, this is how the French revolution started, with citizens responding to the strangling taxes of a desperate government desperately seeking revenue. This surtax is supposed to be a get-the-businessman tax, but the people turning up in the tax net are not the slumlords the MCM would like to tax. Yesterday I talked with Erik Slutsky, a Montreal artist who found himself with a \$3,000 surtax bill. Why? Because Slutsky rents his loft space on the Main, and the city considers it commercial space even though Slutsky lives there. "There have to be hundreds of artists like me," Slutsky said. "I've been working in this city for 20 years, but the recession has really hurt. I haven't sold a painting in the last two years, and now they want me to come up with \$3,000 to pay this tax." Times are tough in the art biz. Two galleries which were showing Slutsky's paintings went broke, one of them owing him money. And then you fill out government forms. And like every other small, independent business person, Slutsky spends long hours every month filling out

government forms to pay taxes, then more hours filling out more government forms to get tax refunds. Van Gogh and Michelangelo may have had their problems, but they never had to deal with the GST, the PST and the city surtax. And Slutsky says he's one of the lucky ones. The city has made landlords responsible for collecting the surtax and his landlord is doing everything he can to help Slutsky stay in business - but other artists, like small business people all over the city, aren't so lucky. There are other frustrations: "I saw a story the other day about how they're offering rebates for young people who want to move in and buy homes in the city," Slutsky said yesterday. "It makes no sense. They want these people to move in, but when they get here there aren't going to be any of those small family businesses left. "There will be nothing left but Jean Coutu and McDonald's - and everybody who made the Main what it is will go under." In the frantic rush to bag new tax dollars to pay its bloated bureaucracy, the Montreal Citizens' Movement could be left holding an empty bag. As Nick Auf der Maur pointed out before the demonstration Monday night, this could be one of those taxes like the cigarette tax - a tax increase which results in a decrease in revenue. You can send out tax bills for \$3,000 or \$3 million. But if there's no one out there who can afford to pay, you're just wasting postage.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432409883?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1993-03-03

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/WLFBZ69E>

Date d'ajout 11/11/2019 à 11:23:26

Modifié le 11/11/2019 à 11:25:21

Marqueurs :

Manifestation, Surtaxe³

Raw Overdale records real-life urban drama: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Mike Boone

Résumé In the age of satellite communications, when wars show up on our television screens before the bodies hit the ground, it has taken Robert Craig almost five years to get his battle footage on to TV. Overdale makes its debut on Vision tomorrow. The specialty channel, available on basic service to CF Cable subscribers, will telecast Craig's 30-minute documentary four times. Overdale looks almost as crude as some of the stuff that turns up on America's Funniest Home Videos. But this video has no dancing dogs, kissy-cute babies or fat guys in bathing suits. Craig's video is about people being kicked out of their homes. There was nothing funny about Overdale, where residents took on developers in a bitter fight over the fate of a downtown neighborhood. Craig does not pretend that Overdale is an objective documentary. The 34-year-old film-maker lived in one of the buildings slated for demolition and was an active member of the tenants' association that fought development. Craig wanted to make a documentary because he thought that residents' viewpoints were not being adequately conveyed by coverage in the mainstream media. "Voice not represented" "Our voice was not being represented in a way we wanted it to be," Craig recalled yesterday. "I decided to do a documentary and began to look into the various ways of producing one. I found it was possible for someone who had never done a documentary before to make one." Possible, but not easy. Craig wasn't working - "My job, pathetic as it sounds, was Overdale" - and had no experience as a film-maker. Production companies rarely line up to sign blank cheques for activists who want to make political statements on behalf of beleaguered low-rent tenants. Craig managed to hook up with Videographe, a Montreal film-making cooperative that was willing to act as co-producer of Overdale, supplying cameras, editing facilities and guidance for the project. Craig enlisted his crew from among fellow Overdale activists and sympathizers. "People who had strong convictions about Overdale were willing to work as volunteers," Craig says, singling out Claude Ouellette - the documentary's chief camera operator and editor - as someone who contributed video expertise and yeoman service. Cost \$5,000 to make Craig estimates Overdale cost \$5,000 - roughly what is spent renting smoke machines for a three-minute pop video. The no-frills documentary consists of interviews with Overdale residents and video footage of two 1988 demonstrations that were broken up by MUC police. Overdale does not include interviews with either the developers or with Mayor Jean Dore. The Overdale activist did speak to MCM city councillor John Gardiner, but decided not to use the clip. "We didn't buy the objectivity line of the mainstream media," Craig says. "This was a personalized, point-of-view documentary. We were in this fight - demonstrating, lobbying politicians, going to public-consultation meetings. We saw this documentary as a constructed artifact. Balance didn't come into play." The Overdale controversy was not overlooked by newspapers and TV news. Craig estimates there were "2,000 newspaper stories and miles of radio and TV tape" devoted to the story. What did he hope to add

with the documentary? "There is grass-roots video-making all over the world," Craig replies. "People want to represent themselves, and audio-visual media is a powerful way to do so." Power doesn't kick in, however, until a mass audience sees your video. Having completed Overdale and screened it at a few video festivals, Craig ran up against a series of brick walls in trying to get the documentary broadcast. "It's frustrating to find a media outlet for work that doesn't fall within a restricted ideological framework," Craig says. "There's also the factor of burnout. I'd fought the Overdale fight, been arrested twice myself, court cases ... I was fed up." Craig says he sent a tape of Overdale to Vision TV because he heard the specialty channel was open to opinions reflecting "a wide ideological spectrum." Tonight's telecast is too late to help Overdale residents - their former home is a parking lot - but the documentary is a praiseworthy portrait of urban activism. * Overdale will be telecast on Vision TV, tonight at 7:30 and 12:30 and tomorrow at 10:30 a.m. and 3:30 p.m.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432386275?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1993-01-27

Pages p. B-5

Select in Zotero <zotero://select/library/items/PGE4PJTV>

Date d'ajout 09/11/2019 à 11:52:53

Modifié le 09/11/2019 à 12:07:30

Complaints about Miron quarry are unfounded: Dore: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé Montreal city council rejected a call for an independent inquiry into the management of the city's garbage dump on the site of the former Miron quarry, despite opposition charges that the site is unsafe and is releasing dangerous chemicals into the environment. Council voted 36-5 against the inquiry, with the opposition Civic Party voting with Mayor Jean Dore's ruling Montreal Citizens' Movement. Opposition councillor Marvin Rotrand said yesterday that the death of a worker on the site and the city's decision to discipline an engineer suspected of leaking information to councillors and the media raise questions about the way the site is being run. He said the city has also poured millions of dollars into different systems to collect gas or waste water, systems that in some cases have had to be replaced. An independent inquiry would show whether the safety concerns are justified or exaggerated, he told council. Other opposition councillors, like Michel Prescott and Marcel Sevigny, endorsed Rotrand's call for an inquiry. But an angry Montreal Mayor Jean Dore accused Rotrand and other opposition councillors of irresponsibility, saying they are needlessly frightening residents. Dore said conditions have improved since the city took over the site. While two engineers have raised questions, 19 others say there's no problem and no risk to residents from escaping gas. Earlier, city council voted to award a \$40,000 grant to help keep the cash-strapped Rialto cinema alive, over the objections of nine opposition councillors. The grant to the Societe Heritage Rialto, which comes from a fund to protect heritage sites, is to be used to draw up a plan to develop the repertory theatre and straighten out its finances. Opposition leader Nick Auf der Maur said many movie theatres are going through tough times, and it isn't fair to collect taxes from them only to turn money over to one of their competitors. Democratic Coalition leader Sam Boskey, who ended up voting in favor of the grant, questioned why the city was using the heritage building fund to bail out the Rialto and why it was giving it to a group that rents space in the building instead of the building's owner. Executive Committee member Andre Lavallee defended the decision, saying the Rialto is one of the last original show houses left in Montreal. Later, Therese Daviau, executive committee member in charge of recreation, announced the city has decided to close the Aqua-Parc next to La Ronde after a study showed it wasn't profitable.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432387130?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1993-01-27

Pages p. A-4

Select in Zotero <zotero://select/library/items/ZFRWTEU7>

Date d'ajout 11/11/2019 à 11:12:15

Modifié le 11/11/2019 à 11:16:02

Marqueurs :

Council expected to open door for Queen's Hotel project: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé One of the last barriers standing in the way of an \$80- million development on the site of the former Queen's Hotel is about to be removed today when Montreal city council votes on whether to buy the remaining land from the Quebec government and resell it to developers. The new development, to start construction by 1996, would include twin towers with housing, offices and shops. It would be across the street from the proposed site for the new Montreal Forum. The hotel site was abandoned four years ago after all but one facade of the building was demolished. The hotel was a centre of controversy in 1988 when the city issued a permit allowing developers to demolish much of the building after several floors had collapsed. Opposition councillors and heritage activists protested against the move but the developer argued that trying to save more of the building would endanger workers' lives. In October 1991, city council approved a development plan for the site, a plan that included 50 apartment-hotel units, 306 condominium units, offices, shops a sports centre and a public garden. In documents supplied to councillors last night, officials said the project will be housed in twin towers, 30 and 32 storeys high. The remaining facade of hotel would be incorporated into the development along with much of the Scottish redstone and the sculptures that were put into storage when the rest of the building was demolished. Usually, the city's only role in such a development would be to issue building permits and to decide whether the project conformed to the zoning for the area. But in this case, much of the land needed for the project belonged to the Quebec ministry of transport. Under its internal guidelines the ministry can sell its land only to municipalities. If the municipality doesn't buy the land, the government must sell it by open tender - a process that could result in someone other than the developer's getting the land. Executive committee member Andre Lavallee said the city supports the project because it will help attract residents to downtown and will act as a bridge between high rises and lower buildings to the south. In other council news, a group of angry businessmen attacked the city's decision to abolish the traditional business tax paid by tenants and replace it with a surtax paid by the property owners. The new surtax provides for a rebate for vacant space, but the rebate is paid only at the end of the year - months after the property owner has had to pay the tax bill, the businessmen argued. Executive Committee Chairman Lea Cousineau said the city is willing to sit down with anybody who is having trouble paying his tax bills and work out payment schedules.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432388551?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1993-01-26

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/VZQNJ96Z>

Date d'ajout 12/11/2019 à 15:02:21

Modifié le 12/11/2019 à 15:07:39

Marqueurs :

Conseil municipal⁸, Cousineau², Forum⁶, Hotel Queen's, Surtaxe³

Restaurants flout bylaw; Survey shows one-third don't have non-smoking seats, councillor says: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Aaron Derfel

Résumé More than two years after Montreal adopted its no-smoking bylaw, almost 90 per cent of restaurants continue to flout the law, according to a study by a city councillor. In a random survey of 314 restaurants across the city in December and January, researchers found 275 eateries didn't respect the bylaw, said Marvin Rotrand, of the opposition Democratic Coalition. "What's ... surprising is that 93 restaurants, or 30 per cent of those surveyed, didn't have any no-smoking sections at all," Rotrand said. The survey showed that 182 restaurants had smoke-free sections that fell short of the required number of seats. Since last August, restaurants have had to set aside

half of their seats for non-smokers or risk fines ranging from \$300 to \$1,000. "What our researchers found is that most restaurateurs didn't know the bylaw required that they reserve half their seats for non- smokers," said Rotrand, who urged the city to launch a publicity campaign. City officials said they'd done enough to publicize the bylaw. "When the bylaw came into effect, our inspectors visited all 4,000 restaurants in the city and explained the new regulations," said Daniel Bussieres, press attache to Andre Lavallee, the executive-committee member in charge of urban planning. He said inspectors distributed 20,000 pamphlets and no-smoking signs in 1991. Francois Lemay, communications director for the permits department, said his records show that fewer than one per cent of restaurants violate the bylaw. Richard Leblanc, spokesman for the Quebec Association of Restaurateurs, said he didn't doubt the accuracy of Rotrand's survey. "The city hasn't done enough to inform the restaurants and to tell them, in effect, 'Come on guys, get with it.' " Researchers visited restaurants in Chinatown, Notre Dame de Grace, Outremont and east-end Papineau Ave. Rotrand said 39 restaurants, or 13 per cent, conformed to the bylaw or exceeded its requirements.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432388412?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1993-01-23

Pages p. A-4

Select in Zotero <zotero://select/library/items/3UHLGKZQ>

Date d'ajout 11/11/2019 à 11:03:42

Modifié le 11/11/2019 à 11:07:31

Marqueurs :

Coalition démocratique, Réglementation⁵, Rotrand⁵, Sondage, Tabac

Urban plan would make it harder for province to move Hotel Dieu: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé The city of Montreal wants to make it harder for Quebec to move Hotel Dieu Hospital to Riviere des Prairies. The city expects to adopt an urban master plan today that calls for a housing development on the proposed new site of the hospital. The master plan, the first in the city's 350-year history, is the result of several years of study, \$2.5 million and 150 public meetings involving 7,000 people. The plan, which fills more than 600 pages, outlines what the city administration wants Montreal to look like - from the height of office towers to the location of sex shops. Mayor Jean Dore said last night the city plans to ask Quebec to enshrine the master plan in the city's charter in the spring. At a news conference, city executive committee member Andre Lavallee said adopting the master plan would make it harder for Quebec to succeed in its bid to move Hotel Dieu Hospital from downtown to east-end Riviere des Prairies. The city of Montreal is among the groups opposing the move. While the city's zoning has for years called for housing on the east-end site, enshrining it in the master plan would make it more difficult to change. "Before you can change the zoning you have to change the master plan, and any changes to the master plan will have to go through an onerous set of hearings," Lavallee said. The plan would be reviewed every five years. "It's not a change we made last week," he said. "From the beginning ... we considered that was a property suited to residential development." Lavallee said it didn't make much sense to put an ultra- specialized university hospital in the middle of a residential area, where it would have difficulty expanding. But he conceded the city could end up being overruled by Quebec. The plan was to have been adopted last night, but council adjourned its meeting until today after opposition councillor Marvin Rotrand tabled amendments. In last night's debate, opposition councillors said the proposals ignore many problems the city faces. Opposition leader Nick Auf der Maur said the plan is a product of the 1980s and won't solve the city's current economic problems. Instead of spurring development, it will hinder it, he said. Democratic Coalition leader Sam Boskey called the plan "an interesting shopping list" but dismissed it as too vague. He said it contains no timetable outlining when different aspects will be enacted and no guarantees of budgets for the projects it describes.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432381803?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-12-18

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/NA3YMQPV>

Date d'ajout 11/11/2019 à 10:57:52

Modifié le 11/11/2019 à 11:02:56

Marqueurs :

Auf der Maur⁶, Boskey², Conseil municipal⁸, Hôtel-Dieu², Leadership², Plan d'urbanisme⁸, Rivière des Prairies, Rotrand⁵

Build new Forum over railway tracks, city hearings told: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé Stopping trains short of Windsor Station to make way for a new Forum could reduce rail traffic and hinder Montreal's economic development, architects and urban planners said yesterday. Instead, developers should be required to run trains into the station and build the Forum over the railway tracks, they contended as hearings resumed into one of the biggest development projects in the city's history. The new Forum, scheduled to open in September 1995 next to historic Windsor Station, would replace the Montreal Canadiens' current home. The \$450-million project includes three office towers - one of which would rival the city's tallest skyscrapers. City of Montreal public hearings into the project continued yesterday with more than two dozen presentations both for and against the project. About 60 people turned out to watch. Business groups, including the city's tourism office and the Hotel Association of Greater Montreal, were unanimous in endorsing the project. They said it would salve the city's ailing economy and provide hundreds of badly needed jobs. Union chief has concerns Gerald Larose, president of the Confederation of National Trade Unions, said he supports the project but has a number of concerns about it. Larose said he would like to see a task force set up to look at the future of the site of the existing Forum once the new arena is built, a security plan for the area, a better assessment of its impact on traffic in the neighborhood and more in-depth studies of its impact on the quality of life in the area. He also said it would be premature to consider granting approval to office towers that might not be built for nearly 20 years. Phyllis Lambert, founder of the Canadian Centre for Architecture, said a new Forum is a good idea but stopping trains at a new transit terminal near the Lucien l'Allier Metro station would rob Windsor Station of its heritage value and turn it into a facade for a real-estate development. Lambert echoed a number of urban planners and architects who said the city should require the developers to continue the rail tracks into Windsor Station and build the new project over the tracks. Could cost \$80 million more Project planner Daniel Arbour has said that couldn't be done because it would mean raising the proposed Forum 53 feet and adding about \$80 million to the cost. But Lambert challenged developers to provide the city with detailed studies by independent experts showing it was unfeasible. Architect John Ward argued that building the project over the train lines was feasible and showed slides of a number of sites around the world where it had already been done, including Montreal's Central Station. Ward said Montreal could miss out on billions of dollars worth of investment in the next few years if it shortens the train tracks now to accommodate the \$450-million project. He and others said it's unlikely the new terminal could handle future high-speed rail links or an expanded commuter-train network. A number of witnesses, such as Lambert, also recommended the city refer the entire project to the Bureau de Consultation de Montreal for more in-depth hearings by an independent body. Andre Lavallee, member of the city's executive committee in charge of urban development, said that is still possible and could be decided when the final round of hearings resume tomorrow.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432371189?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-12-06

Pages p. E-8

Select in Zotero <zotero://select/library/items/CYACKKN8>

Date d'ajout 11/11/2019 à 10:50:05

Modifié le 11/11/2019 à 10:56:11

Marqueurs :

Forum⁶, Gare Windsor², Lambert

CMHC ponders next move in Benny Farm development; Tenants worry new housing will be scrapped: [WEST END Edition]

Type Article de journal

Auteur Aaron Derfel

Résumé NOTRE DAME DE GRACE - Canada Mortgage and Housing Corp. is staying tight-lipped about its plans for Benny Farm after the city rejected its proposal last week to redevelop the war veterans' housing complex. However, CMHC officials said they were unsure whether their crown corporation still intends to build new housing at Benny Farm - a key element in the redevelopment plan widely supported by the elderly tenants. "We can't provide assurances on things which are out of our power to control," CMHC official Lorne Finley said from Ottawa. "We will be considering the impact of the decision in the next few weeks and I can't say anything more." City unconvinced In a decision made public Friday, Montreal's executive committee flatly refused CMHC's request to demolish Benny Farm's 64 buildings to build higher-density apartment blocks. Executive committee member Andre Lavallee, in charge of urban development, said CMHC hadn't persuaded the city that demolishing the three-storey buildings was the best approach. He urged CMHC to come up with another redevelopment plan. CMHC had argued the Benny Farm apartments, built after World War II, were antiquated and didn't meet the needs of the 700 tenants, whose average age is 70. However, Lavallee said he still agreed with CMHC's plans to increase the density of the 6.4-hectare property. As part of a \$100-million redevelopment, CMHC wanted to rehouse the veterans in six-storey apartment blocks on roughly one-third of the site. The crown corporation planned to sell the remaining property to developers to pay for the project. "The idea (of increasing the density of land use) is not a bad one," Lavallee said. "We agree with making better use of it." But Jean Martin, the president of the Neighbors of Benny Farm, said his group would staunchly oppose six-storey buildings. "I'm glad the city took into consideration the opinions of the people surrounding the project, but we're not going to allow the city to increase the density of the site," Martin said. Guy Bosse, CMHC's manager of Benny Farm - the country's largest subsidized housing complex for veterans - said tenants have been phoning his office continuously to ask whether they'll get new housing. Rosemary Bradley, a member of the Benny Farm Veterans and Associates, a tenants' group that supported CMHC's project, said many tenants are now fearful they won't get new apartments. "We're despondent because we don't know whether CMHC is going to go back to the drawing board and come up with a second proposal," Bradley said. But housing activists said CMHC has a mandate to build the new housing because it promised the veterans wheelchair-accessible apartments and elevators. "I think it is morally reprehensible that the tenants have been used to the extent that their needs may not be fulfilled," said Maria Peluso, a Concordia University professor who fought CMHC's plan for almost two years. "I'm delighted the buildings won't be demolished but all of us in the community are going to work hard to ensure that new housing is built on the vacant land." Lavallee also urged CMHC to come through on its promise. "CMHC has a strong obligation to build new housing for the tenants," Lavallee said. Plans to build Architect Michael Fish, who formed a non-profit corporation with Peluso to buy the project, said he would build two apartment blocks at Benny Farm, at Monkland Ave. and Cavendish Blvd. "I hope the city's decision means CMHC will look favorably on our request to buy the place from the government at its fair market value," Fish said. Helen Guy, president of the Benny Farm Tenants' Association, who opposed CMHC's demolition plans, said the emotional issue often pitted tenants against each other. "Now it's time for all the various groups to sit down and discuss what they each want out of the project."

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432354208?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-11-26

Pages p. G-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/VW8YXIR4>

Date d'ajout 11/11/2019 à 10:42:52

Modifié le 11/11/2019 à 10:49:35

Marqueurs :

Benny Farm², Fish⁵, Patrimoine², SCHL², Vétérans

Opposition demands provincial investigation of agencies' spending: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Résumé Opposition councillors called for a provincial government inquiry into Montreal's paramunicipal agencies yesterday, saying their finances are dangerously out of control. Speaking to reporters before last night's council meeting, opposition Civic Party leader Pierre Gagnier said the debt that has been racked up by the paramunicipal agencies since Mayor Jean Dore's administration was elected has grown dramatically. Fellow councillor Michel Benoit said the combined debts of the city and its paramunicipals has grown from roughly \$1,559 for every man, woman and child when Dore was elected in 1986 to \$2,515 this year. In the case of the city's industrial development agency, Sodim, its debt is worth more than its assets, making it technically bankrupt, Benoit said. Two others, the municipal housing agency and Simpa, an agency set up to develop heritage projects, are heavily mortgaged, he added. Benoit and newly elected Civic Party councillor Sammy

Forcillo, both accountants, said the city and its paramunicipals have done their best to hide the real numbers by playing accounting games. For example, operating deficits and real estate commissions, normally paid from year to year, have been rolled into the mortgages for buildings. The practice makes the properties appear to be worth more than they really are, Forcillo said. Although the city took steps in September to rein in its paramunicipals and ensure that all new purchases are approved by the executive committee, Gagnier said it hasn't gone far enough. Gagnier called on the city to name a city councillor to the board of each paramunicipal agency and to make the agencies directly responsible to city council or a council committee. There should also be a moratorium on all future investment by paramunicipals. Later, during question period, Dore said the paramunicipals are not the only agencies having problems with real estate investments in the current recession. Opposition leader Nick Auf der Maur called for a bylaw to regulate escort agencies and require people working for them to get regular medical checks. Auf der Maur said each agency should be required to get a license and the license number should appear in advertisements. Regulating escort agencies would help combat the spread of sexually transmitted diseases. Executive committee member Andre Lavallee dismissed the suggestion. Lavallee was also evasive when Forcillo called on the administration to rename a park at the corner of Ste. Catherine and Panet Sts. in honor of his predecessor, Raymond Blain. Blain, a Montreal Citizens' Movement councillor, was the first politician in Canada to be elected after openly stating he was homosexual. He died in May from illnesses linked to AIDS. Lavallee said the city is examining several suggested names for the park.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432361817?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-11-24

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/SXE68HG3>

Date d'ajout 11/11/2019 à 10:36:38

Modifié le 11/11/2019 à 10:42:37

Marqueurs :

Auf der Maur⁶, Benoit, Blain², Conseil municipal⁸, Forcillo, Gagnier, Paramunicipales

Quality report

- Item has no authors

City improves safety measures near schools; Speed limits lowered, parking restricted, and crosswalk markings improved: [WEST END Edition]

Type Article de journal

Auteur Aaron Derfel

Résumé COTE DES NEIGES - Crossing guard Jacques Lareau is haunted by an accident he saw five years ago, soon after he started working at Cote des Neiges Rd. and Plamondon Ave. "I had just finished my afternoon shift when I saw a boy running across Cote des Neiges from Ecole St. Pascal Baylon," Lareau recalled Friday, pointing to a spot about 15 metres from the crosswalk. "The boy wanted to get something to eat from the Provi-Soir on the other side of the street. He thought he could cross the street in time, but a car hit him." The boy survived the accident, but Lareau cringes whenever he sees children crossing Cote des Neiges in the middle of the block. "Children aren't good judges of distance and time," said Lareau, as he shepherd students across the busy thoroughfare to their school. "They think they have enough time to cross the street, but often they're wrong." That's why the city launched a new safety program last week. Among the new measures: * The city will lower the speed limit to 30 kilometres per hour on all streets surrounding a school. Currently, the speed limit is only 30 km/h on the street facing a school. * The city will paint "zone scolaire" in block letters on the roads frequently used by students in areas near schools. Crosswalk markings will be repainted with thicker white stripes. * Parking will be forbidden in front of schools, and areas where parents and school buses can pick up children will be specifically marked. * The city will put up larger school zone signs and trim tree branches that might block the view of motorists in school zones. * The city will encourage schools to reduce the number of exits in order to steer students to doors that open on to safer streets. "We want to reduce the number of accidents in school zones as quickly as possible," said executive committee member Andre Lavallee, who is in charge of the program. Victoria Councillor Saulie Zajdel said the city decided to upgrade safety measures in school zones after statistics showed a disproportionate number of accidents involve children. "Clearly there is a problem when 20 per cent of accident victims are between the ages of 5 and 14, but that age group comprises only 9 per cent of the population," said Zajdel. Across the island of Montreal last year, 1,435 pedestrians were struck by vehicles, 43 fatally. Yvon Blais, principal of Ecole St. Pascal Baylon, praised the

new safety measures. "Since the city implemented reserved bus lanes on Cote des Neiges, there's been a problem with speeding taxis," said Blais, referring to a regulation that allows cab drivers to use the express lanes. The city took the safety measures after surveying parents' committees in 341 schools across Montreal last spring. Credit: GAZETTE

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432348992?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-10-15

Pages p. G-5

Select in Zotero <zotero://select/library/items/QLCL87A3>

Date d'ajout 11/11/2019 à 10:34:17

Modifié le 11/11/2019 à 10:36:25

Marqueurs :

Sécurité des piétons, Zajdel

Dore's leadership is `arrogant, secretive:' MCM defector: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé City councillor Michel Prescott quit the ruling Montreal Citizens' Movement yesterday with a blistering attack on Mayor Jean Dore, saying he has no faith left in Dore's leadership. Prescott, 46, who has represented the downtown Jeanne Mance district for 10 years, was one of the first councillors to be elected under the MCM banner. He now becomes the third member of the MCM to quit the party in the past eight months. "The MCM's (original) plan was democratic, modern, humane, transparent, stimulating, original, economical and progressive," Prescott told reporters at a press conference yesterday. "The Dore administration has made it arrogant, bureaucratic, technocratic, calculating, secretive, extravagant, indifferent, cynical and centralizing. "I have lost confidence in the leadership of Jean Dore and consequently I have to resign from the ranks of the MCM," he continued. "It's a heart-rending decision but it's a decision that unfortunately, given the circumstances, I can't avoid." If the MCM continues in its current direction, it will lose the next election, he predicted. Prescott said he will represent his district as an independent councillor and plans to run again in the 1994 municipal election. Prescott's announcement comes less than two weeks after Dore appeared to rally his troops, announcing an action plan to improve city services and boost his administration's popularity. Before that, up to a dozen councillors, including Prescott, threatened to quit the party or work for a leadership review. After spending two weeks studying Dore's plan, Prescott said it's largely a collection of reheated election promises that already should have been fulfilled. "If he (Dore) were really serious about improving basic services, it was during the summer that we should have seen some changes in that area," he said. "There were no changes. The streets aren't any cleaner; the parks aren't any cleaner than they were in June." Prescott also attacked Dore's closest advisors and said key members of the executive committee - chairman Lea Cousineau, vice- chairman John Gardiner and Andre Lavallee - are arrogant and impossible to work with. In a statement issued yesterday, Cousineau said Prescott's decision came as no surprise. "It had become obvious for the past several months that Mr. Prescott was no longer happy within the party and the caucus," she said. Dore, who returned yesterday from a trip to Moscow, could not be reached for comment. Michel Benoit, councillor for the opposition Civic Party, predicted the MCM's new-found unity will likely be short-lived. Benoit, who left the MCM in March, said many of his former colleagues have adopted a wait-and-see attitude and might still quit the party in a few months if they see no concrete changes. Prescott's defection drops the number of MCM councillors to 37. The Civic party, with four councillors, is the official opposition. The Democratic Coalition has two councillors, the Municipal Party has one and there are five independents. One seat, the district of St. Jacques, is vacant pending a by- election Nov. 1.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432354137?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-10-03

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/QWLEAAET>

Date d'ajout 11/11/2019 à 10:26:24

Modifié le 11/11/2019 à 10:32:57

Marqueurs :

Banning the bikes; Mount Royal to undergo \$6-million facelift: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé Tough new restrictions on mountain bikes, fewer trails and more lookouts are some of the changes planned for Mount Royal Park as part of a \$6-million facelift. At a news conference yesterday, Montreal executive committee member Andre Lavallee said the city will also reforest the mountain over the next two years. As well, conservation zones would be set up where the plant and animal life are most fragile. Served as model More than 2.5 million people a year visit Mount Royal Park. Created in 1874 by Frederick Law Olmsted, the premier landscape architect in North America at the time, the park served as a model for many other cities. But in the early 1950s, the city cut down all its underbrush for "morality reasons," leaving only the larger trees, Lavallee said. The result was an acceleration in the erosion of the mountain. The erosion widens crevasses along the mountainside. Each spring the city dumps 250 tons of gravel on to the mountain to shore up the road circling it. In the late 1950s the city planted a few more trees, but since then little has been done to improve and protect the mountain and its plant life, Lavallee said. Some of the worst damage in recent years has come from mountain- bikers, he said. The cyclists plunge through the woods, creating new trails and destroying underbrush, he complained. For years, the practice has been illegal. More than 600 offenders are fined annually. But yesterday, not even the threat of a \$25 ticket stopped four cyclists from pedalling past Lavallee as he and reporters toured the mountain. Lavallee said the city first plans to encourage cyclists to stick to the main path or park their bikes and walk through the park. But if that doesn't work, he warned, the city is prepared to introduce a new bylaw, imposing tough restrictions on cyclists. It also plans to close off many of the trails the cyclists have created - about 7 kilometres worth. About 230 trail entrances will be reforested. But many of the mountaintop's natural lookouts, which have been enlarged by visitors, will stay, Lavallee said. The city will simply clean them up and perhaps put railings around their edges to improve safety, he said. The city has also put an end to large concerts and rallies in the park because they damage the mountain, Lavallee added. Said no to fireworks In the past, Mount Royal has often been the site of festivities such as concerts to celebrate the Fete National. But this year, the city turned down a proposal for a fireworks display atop the mountain. The facelift unveiled yesterday is part of a \$10-million plan to improve the mountain park, which has become a symbol of Montreal. The project began in 1990 with \$4 million worth of work which included renovating the chalet atop the mountain and rebuilding the terraced lookout.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432343490?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-10-02

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/371IGNR3A>

Date d'ajout 11/11/2019 à 10:22:37

Modifié le 11/11/2019 à 10:24:34

Marqueurs :

Mont-Royal⁷, Renaturalisation, Vélo⁵

BACKPEDAL; City isn't keeping promises to build bicycle paths: critics: [WEST END Edition]

Type Article de journal

Auteur Aaron Derfel

Résumé NOTRE DAME DE GRACE - Cyclists say the city administration is back-peddalling on plans to extend the de Maisonneuve Blvd. bike path from western N.D.G. to Westmount. Peter McQueen, a member of the cyclists' group Le Monde a Bicycleette, criticized the city for putting off the construction of the bike path through N.D.G. and into the downtown core. "We don't understand why the city hasn't built the bike path; it's not like we're asking for much," McQueen said Tuesday, as more than 600 cycling enthusiasts from around the world were meeting in Montreal for the Conference Velo Mondiale. McQueen said the east-west bike path would provide cyclists with an easy way of getting downtown. Students could also use the path to commute to Concordia University's west-end Loyola campus and the Sir George Williams campus downtown. "At the moment, we

don't have any bike paths going through the city core," he noted. "We have a bike path on de Maisonneuve, but it stops at Decarie Blvd. and there's a gap until it continues in Westmount." McQueen said the ruling Montreal Citizens' Movement clearly doesn't care about cyclists. "The MCM has not fulfilled its bicycle policy promised in 1988, building only 15 of the 140 kilometres of paths over 10 years," he said. Decarie Councillor Sam Boskey agreed, saying the bike path on de Maisonneuve is "far from adequate." Councillor Andre Lavallee, the executive committee member in charge of urban planning and transportation, said the city is planning new bike paths while repairing old ones. Lavallee said the city's priority is to build a bike path next year along the St. Jacques St. bluff to link up with a path along the Lachine Canal. Once that path is completed, the city will work on the one on de Maisonneuve. This week, Westmount's city council voted to make its temporary bike path along de Maisonneuve permanent. The city says more than 700 cyclists a day use the path connecting N.D.G. to the outskirts of Montreal. More than 100 cyclists are expect to hold a demonstration at de Maisonneuve Blvd. and University St. today at noon to urge the city of Montreal to extend its bike path to downtown.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432334549?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-09-17

Pages p. G-1

Select in Zotero <zotero://select/library/items/JWPBFHLK>

Date d'ajout 11/11/2019 à 10:17:36

Modifié le 11/11/2019 à 10:19:31

Marqueurs :

McQueen, Vélo⁵

It's all there - piled high in a corner closet; City is ramming the plan through for election time, critics charge: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé Sitting in his cramped office on the second floor of Montreal city hall, Andre Lavallee has the future all mapped out. I *Where's the urban plan? I want the urban plan!* ' Actually, some people do. Joshua Wolfe, who teaches 'plan de planification particulière' and they're not included," he says. "They will only be discussed within 24 months (c

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432311145?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-08-29

Pages p. B-2

Select in Zotero <zotero://select/library/items/JIRWHN4F>

Date d'ajout 11/11/2019 à 10:04:20

Modifié le 11/11/2019 à 10:15:13

Marqueurs :

Auf der Maur⁶, Barcelo, Charlebois, Goyer², Plan d'urbanisme⁸, Wolfe

Smoke gets in your fries; Montreal has a very nice bylaw about smoking in restaurants. Too bad everybody ignores it.: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Helen Rochester

Résumé The waiter leaves. You pick up your knife and fork but you pause, eyes closed, to savor the wonderful aroma wafting some concessions from the city, at least on a temporary basis, because of the recession: "No restaurateur can really be *Feellikeasocialpariah*' *Isitw* or $k \in g?T\hat{s}eems \rightarrow dependonwherewould \in e$. *Inthewestend, theans* Already health-conscious' The new bylaw seems to have little to do with it. "I figure it's because people who come to

owner of one of them, John Efthimiakopoulos of Le Joli Moulin, is downright worried about the half-and-half division of an impossible number of inspectors to do that," he said. "The inspections will be carried out by our regular inspectors, as

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432308663?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-07-18

Pages p. E-1

Select in Zotero <zotero://select/library/items/3SKXNVC3>

Date d'ajout 11/11/2019 à 09:58:08

Modifié le 11/11/2019 à 10:04:19

Caleche horses shouldn't work double shift, city says; Colored bracelets proposed as a way of identifying *daysh* if *t'* and night shift': [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé Montreal's caleche horses could soon become horses of different colors if city officials get their way. In a bid to limit the number of hours a day that each horse has to work, city officials are proposing that all caleche horses be outfitted with blue or red bracelets. Blue-bracelet horses, for example, would be allowed on the streets only between 9 a.m. and 3 p.m. Red-bracelet horses would work the streets between 3 p.m. and midnight. The proposal is part of the preamble to a new set of regulations governing horse-drawn carriages, what the city now calls "vehicules hippomobiles," scheduled to be adopted by Montreal city council when it resumes its monthly meeting today. The new regulations would cut the number of permits issued for caleches to 50 from 65 and would prevent caleches from operating when the temperature reaches 32 degrees Celsius. The resolution to be adopted by council would also authorize the city's housing and urban development department to draw up a second bylaw to facilitate control of the number of hours each horse is used every day. One of the methods suggested by city employees is the bracelet method. Andre Lavallee, the member of Montreal's executive committee in charge of the file, said the city will consult with caleche owners when it draws up the new regulations. For years, the horse-drawn carriages that ply their trade through the streets of downtown, Old Montreal and Mount Royal have been a distinctive part of Montreal life. But in a background paper prepared for Montreal city councillors, city engineer Yvon Lavallee and city veterinarian Claude Joly say the industry is plagued with problems. There aren't enough attractive parking spots in popular areas like Old Montreal for the 65 caleches issued permits each year. Neighboring residents and businesses complain about the smell and the flies that accompany the horses. Caleche owners have called on the city to reduce the number of permits to reduce competition, and the closing of the Montreal stockyard where the horses used to be lodged has made it more difficult to find a place for all the horses to stay. In addition, animal lovers have besieged city council with demands for better rules to ensure that horses aren't mistreated.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432291041?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-06-16

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/NZZJSBJR>

Date d'ajout 11/11/2019 à 09:53:13

Modifié le 11/11/2019 à 09:57:25

City unveils 10-year development plan: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur James Mennie

Résumé After five years of consultation and research, the city of Montreal yesterday made public its first urban development plan - just in time for four more months of consultation and research. The urban development plan, as well as local development plans for eight neighborhood districts, if accepted, is to be executed over a 10-year period. The plan calls for a series of changes that include: * Improving the road network. * Promoting downtown Montreal as a centre for university research. * Building 60,000 new homes in the areas of downtown, Riviere des Prairies and Pointe aux Trembles. * Promoting Ste. Catherine St. as a main commercial artery. * Studying the possibility of imposing a 12-storey limit on buildings outside the downtown core. * Building 4,000 homes around the north, east and west edges of the Miron quarry and developing a 94-hectare

park over the quarry itself. * Reducing noise along the Decarie expressway. Information meetings on the plan begin this week and public consultations on its contents are scheduled to begin in August and run until October. Councillor Andre Lavallee, executive committee member in charge of urban development, acknowledged that aspects of the plan require the co-operation of the provincial and federal governments but said he is confident Quebec and Ottawa will be ready to negotiate with the city.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432286614?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-06-09

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/KE4NZ8D7>

Date d'ajout 11/11/2019 à 00:06:50

Modifié le 11/11/2019 à 00:08:43

Marqueurs :

Consultation⁴, Plan d'urbanisme⁸

City plans to ban strip clubs from residential neighborhoods: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Résumé City hall wants fewer strip clubs in neighborhoods and more outdoor terraces in downtown Montreal. The terraces would be allowed into the business district after years of complaints that downtown streets display little of Montreal's famous pizzazz. But strip clubs will be no longer be allowed to set up near churches and schools or in residential areas. Existing cabarets, however, can operate where they are. "We want to limit the number of sectors where they will be permitted and their number," executive committee member Andre Lavallee said yesterday. Those proposals are in the city's Regulatory Framework, a 280-page street-by-street outline of the city's plan to replace Montreal's antiquated zoning bylaws. The proposals must undergo public consultation at the advisory council for Ville Marie district. They must also be approved by city council. The plans provide for a core business district and for several downtown residential districts. Between the two, the city would create "transition" zones with buildings of medium height and density.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432285149?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-05-01

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/UAF94TCN>

Date d'ajout 10/11/2019 à 23:53:17

Modifié le 11/11/2019 à 00:05:00

Marqueurs :

Clubs de strip-tease, Densité, Hauteurs, Réglementation de zonage, Terrasses

Quality report

- Item has no authors
-

Give east end Hotel Dieu not garbage dump: MNA: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Mike King

Résumé A member of the National Assembly yesterday slammed the city for supporting a new waste dump in east-end Montreal but not the relocation of Hotel Dieu Hospital to that area. "We're only good for garbage," argued Jean-Claude Gobe, Liberal MNA for east-end Lafontaine riding. While the city is fighting to keep the 350-year-old hospital from being moved to Riviere des Prairies, it is proposing a new landfill site at the east-end Francon quarry as part of its garbage- management plan. It represents a double insult to Gobe, co-chairman of a committee which supports provincial government plans to move historic Hotel Dieu from downtown to the

northeast sector of the island. He and other proponents, including the hospital's board of directors, held a news conference yesterday calling on Quebec to act quickly and announce the relocation of Hotel Dieu. But Mayor Jean Dore leads a powerful coalition critical of the government plan. Backing Dore are the Montreal Chamber of Commerce, the Canadian Centre for Architecture, the Quebec Council for Sites and Monuments, the Confederation of National Trade Unions, the Institut de Recherches Cliniques de Montreal and Hotel Dieu doctors. Representatives of all the groups met yesterday with Treasury Board President Daniel Johnson and Industry Minister Gerald Tremblay to voice concerns. Andre Lavallee, city executive committee member in charge of urban development, said the ministers were told "the stakes are high" if the hospital moves. "It's the heart of a democratic debate on the future of Montreal," Lavallee said. "We are very angry here in the east end," Gobe said in a telephone interview. "We deplore the position taken by establishments acting at the last hour to protect their interests and the status quo." Lavallee said the city isn't looking for a feud between downtown and the east end. Both sides have vowed to continue their fight. Health Minister Marc-Yvan Cote supports the move and is awaiting cabinet approval.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432241369?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-03-31

Pages p.A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/PERRPP3R>

Date d'ajout 10/11/2019 à 23:46:47

Modifié le 10/11/2019 à 23:52:26

Marqueurs :

Côté, Doré³, Gobé, Hôtel-Dieu², Leadership²

'International city' project snagged; Owner of parking lot on site says he's waiting for better offer: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Ronald Lebel

Résumé A lofty project to build an "international city" in downtown Montreal has bogged down in a dispute with a Toronto company. Kicked off with a \$600,000 design competition nearly two years ago, the project calls for a conference centre for dozens of international organizations, flanked by gardens and high-rise office buildings. The hitch is that city officials have been unable so far to acquire a parking lot on St. Antoine St. that lies in the middle of the favored site for the prestige development. David Starkman, president of Toronto Autoparks Ltd., made it clear he's waiting for a better offer for the parking lot, strategically located across the street from the new InterContinental Hotel and World Trade Centre. "We would be prepared to sell to the city - if the price is right," Starkman said from Toronto. He declined to give his asking price for the 32,000-square-foot lot, which extends over the underground Ville Marie Expressway just west of Bleury St. Daniel Bussieres, a city official, said the housing and development branch has imposed a two-year property lien on the parking lot to reserve it for public use. The lien is intended in effect to prevent land speculation while talks continue with Starkman's firm, he added. The city is prepared to pay "a reasonable price," but could resort to expropriation if no deal is concluded, said Bussieres, an aide to Andre Lavallee, the city executive committee member in charge of development. While the scope and cost of the international centre have not been determined, the project will take shape over the next few years, he said. Major users would come from such sectors as aviation, tourism and trade. In its lien filing, the city said Starkman has dragged out the talks and shown an "erratic attitude." The three levels of government said Jan. 27 they will contribute \$7.5 million over five years to a non-profit corporation that will develop the world conference centre in partnership with realtors.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432249176?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-03-12

Pages p. F-2

Select in Zotero <zotero://select/library/items/K48RB2MB>

Date d'ajout 10/11/2019 à 23:41:53

Modifié le 10/11/2019 à 23:45:47

Marqueurs :

Restaurant in Old Montreal unfair, competitors tell city; Favoritism alleged at council meeting: [EARLY Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432259233?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-03-05

Pages p. A-5

Select in Zotero <zotero://select/library/items/F4PNIASV>

Date d'ajout 10/11/2019 à 23:24:57

Modifié le 10/11/2019 à 23:28:03

Marqueurs :

Auf der Maur⁶, Conseil municipal⁸, Vieux-Montréal³

City approves expansion of clinic: [EARLY Edition]

Type Article de journal

Résumé Montreal city council has given initial approval to the expansion of the Institut de Recherches Cliniques de Montreal over the protests of neighbors who claim the successive expansions of the institute at Pine Ave. and St. Urbain St. are ruining their quality of life. The institute wants to build a four-storey annex and needs council's OK because the area is residential. Residents told council Monday night that the annex would overshadow their homes on Basset and Ste. Famille Sts. But Andre Lavallee, the executive committee member in charge of urban development, said the city wants to encourage development of medical research facilities downtown. The proposed extension meets building guidelines in the master plan, he said. Council will vote on final approval next month.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432257660?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-03-04

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/R7NVI3SR>

Date d'ajout 10/11/2019 à 23:29:17

Modifié le 10/11/2019 à 23:39:21

Marqueurs :

Conseil municipal⁸, IRCM

Quality report

- Item has no authors
-

Councillors threaten court action over new restaurant: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé Councillors of the opposition Democratic Coalition are considering taking the city to court to stop it from allowing a new restaurant to open in Old Montreal. Letting a restaurant open in Rasco's Hotel - an office building on St. Paul St. E. that takes its name from the hotel it housed in the 19th century - would constitute an

exception to a decade-long moratorium on new restaurants in the area. Councillor Pierre Goyer said the idea of granting the zoning change for the one building is so legally shaky that the city's own lawyers were loath to approve it. Yesterday, Andre Lavallee, executive committee member in charge of urban planning, defended the plan, saying the city charter allows the administration to grant special permission to "plans d'ensembles" - building projects that don't conform to an area's zoning. The proposal has angered many restaurant owners in the area who say there are already too many restaurants in Old Montreal. The proposal passed first reading at yesterday's council meeting and is slated to receive final approval at the next regular meeting in April. Rasco's is owned by Les Immeubles Rasco Inc., whose president, Michel Bergeron, is in partnership with the city's Societe Immobiliere du Patrimoine Architectural de Montreal in developing the area bounded by de la Commune, McGill, Wellington and Duke Sts. Opposition councillors warned the city is leaving itself open to charges of favoritism and conflict of interest by making an exception for one of its partners. But executive committee member John Gardiner angrily denied any impropriety. The city is in partnership with dozens of companies on a variety of projects, he said. If it disqualified all of those companies from getting zoning changes or permits, nobody would want to go into partnership with the city. Opposition leader Sam Boskey said renovations to accommodate the ground-floor restaurant have already begun even though the only permit posted is for work on offices on the upper floors. Lavallee said the owners would be prosecuted if they were renovating without the proper permit.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432260950?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-03-04

Pages p. A-4

Select in Zotero <zotero://select/library/items/4D4ATK2L>

Date d'ajout 10/11/2019 à 23:33:06

Modifié le 10/11/2019 à 23:35:24

Marqueurs :

Gardiner⁵, Goyer², Réglementation⁵, Vieux-Montréal³

City may ask police to ticket smokers who disobey bylaw: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Catherine Wallace

Résumé Montreal may ask police to issue tickets to smokers who disobey its anti-smoking bylaw in restaurants, stores and other public areas. A ticket design is being prepared by the city as part of a study on how to make sure the bylaw is enforced, spokesman Daniel Bussieres said yesterday. The bylaw already calls for fines of up to \$1,000 for offenders, but they apply only to owners of establishments covered by the law, Bussieres said. The tickets, if approved, would be issued to clients, he said. Bussieres said he didn't know when the study would be finished. Montreal Urban Community police would appear to be the right people to issue such tickets, Andre Lavallee of the city's executive committee said in a letter this month to Democratic Coalition councillor Marvin Rotrand. Having specific tickets for the bylaw should make it easier to charge offenders, Rotrand said. "It's unfortunate you have to have enforcement," he said. "But a bylaw without teeth is just a joke." No one has been charged under the anti-smoking bylaw, passed in August 1990, although 1,600 warning tickets have been issued to establishments. The bylaw forbids smoking in Montreal in all exposition halls, waiting rooms, retail outlets, public counters, the Voyageur bus terminal, elevators, escalators and lineups in such places as banks. All city restaurants with more than 25 seats must set aside half of their seats for non-smokers, although they were given two years to accomplish this.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432229543?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-02-25

Pages p. F-7

Select in Zotero <zotero://select/library/items/PTYRSG2I>

Date d'ajout 10/11/2019 à 23:18:53

Modifié le 10/11/2019 à 23:21:20

Marqueurs :

Réglementation⁵, Rotrand⁵

Tandem merger would boost crime: groups: [WEST END Edition]

Type Article de journal

Auteur Andy Riga

Résumé The city's plan to merge Tandem offices in Notre Dame de Grace and Cote des Neiges will hamper crime-prevention activities, West End community groups say. Under a city-wide reorganization of the Tandem crime prevention program, the city is considering reducing the number of offices to nine from 17. The move would be part of the city's plan to expand Tandem's mandate to include crimes other than break-ins, said Daniel Bussieres, aide to Andre Lavallee, the city executive committee member responsible for Tandem. "Their new mandate would include more than just neighborhood crime," he said. "They would also look at public security over the whole district." Tandem's total budget would not be cut - it would be divided within the new district offices, he said. Details haven't been completed and the city might consider maintaining the two West End Tandems, Bussieres said. City council will probably vote on the plan at its April meeting, he added. Each Tandem office - with a budget of about \$100,000 - now has a three-person team organizing meetings and fielding calls about how to reduce crime. Funded by the city of Montreal, the program is run by local community groups. The Cote des Neiges Tandem district also covers Snowdon. "Cote des Neiges and N.D.G. have very different problems," said Bill Joseph, a member of the board of directors of Tandem 15, the office serving N.D.G. "Our N.D.G. group knows our neighborhood - and we know what kind of programs are needed here." Joseph, a member of the Patricia Park Association, said the N.D.G. Tandem focuses on neighborhood watch, senior security and youth programs. And it's succeeding, Joseph said, noting that residential break-ins in N.D.G. were down last year, thanks partly to the work of neighborhood watch volunteers. In N.D.G., the Patricia Park Association, the Benny Farm Tenants' Association and the N.D.G. Black Community Association administer Tandem. Michael Gittens, director of the Cote des Neiges Black Community Association, said combining the two offices will create an area that is too large and diverse to come under one umbrella. With a population of over 150,000, the combined territory would make up the largest district in the city. Gittens, who is on the board of Tandem 31, said Cote des Neiges has different priorities because of the target audience. "We're a lot more multi-cultural, we have more immigrants, and we have one of the largest concentrations of youths in the city," Gittens said. Cote des Neiges will be the big loser if the two Tandems are combined, he said. "There's more city (office) space in N.D.G., so most likely the office will be located there." The four groups involved in Tandem 31 are Project Genesis, Cote des Neiges Black Community Association, Maison des Jeunes, and Centre Communautaire de Loisirs. Councillor Sharon Leslie said she'll fight her administration's plan to streamline Tandem. "I think we have to take a flexible approach - we don't have to use the same model for every Tandem office."

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432236766?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-02-20

Pages p. G-1

Select in Zotero <zotero://select/library/items/X9TAMDJ4>

Date d'ajout 10/11/2019 à 23:04:33

Modifié le 10/11/2019 à 23:14:34

Marqueurs :

Leslie³, Sécurité²

Condom machines expected in city buildings by summer; Devices would go into arenas, libraries swimming pools, even city hall: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé The city of Montreal will have condom-dispensing machines installed in city-owned buildings within the next few months. Once the program is complete, Montrealers of any age will be able to buy condoms in such public buildings as arenas, swimming pools, sports centres, libraries, cultural centres - even city hall. The city also plans to introduce incentives to spur private businesses such as restaurants and bars to have the machines installed. Andre Lavallee, member of Montreal's executive committee in charge of community development, said the city has been considering the plan for several months as part of its attempt to curb the spread of sexually transmitted diseases. Last fall, the city launched a campaign obliging all bars, dance halls, taverns,

public baths, discos, brasseries and amusement centres to display posters urging patrons to use condoms to prevent AIDS. Lavallee said the city had originally hoped to introduce the condom-vending machines as part of a joint campaign with other groups, such as the Montreal Catholic School Commission. City decided to go ahead But the school board recently rejected the idea of participating in the project and refused to allow condom-vending machines in its schools, saying youths should learn to control themselves. "The problem of sexually transmitted diseases like AIDS remains an important problem not only in Montreal or Quebec but throughout the world," Lavallee said. "Perhaps they should have abstained from taking that position." Rather than abandon the plan, the city decided to go ahead on its own, he said. Pierre Olivier Houde, spokesman for the city's recreation and community development department, said the machines will be introduced in phases. Will offer incentives "By summer there will be the sale of condoms by automatic distributors in the city's buildings," he said. "Buildings reserved for employees will be the first phase. After that they will be in public buildings (such as arenas, libraries and sports centres). "Afterward, if it is accepted, it should come out into the greater public such as restaurants and large establishments." Houde said the city will likely offer business-owners an incentive to install the machines rather than make them obligatory. Houde said he had no idea what kind of condom-vending machines would be installed or how much the prophylactics would cost. Dr. Catherine Hankins, director of the Centre for AIDS Studies, lauded the city's plans. "I think it's an excellent idea," she said. "One of the things this does is make them more accessible. It becomes a purchase that you can make in a site other than having to go to the pharmacy." Except for pharmacies, there now are few places where teenagers can purchase condoms, Hankins pointed out. The city should make sure the vending machines are installed in men's and women's washrooms, she added.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432236333?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-02-13

Pages p. A-6

Select in Zotero <zotero://select/library/items/SPZDAVGK>

Date d'ajout 10/11/2019 à 17:18:45

Modifié le 10/11/2019 à 17:20:50

Marqueurs :

Condoms

Set clear development rules: groups; City policy would allow more public input on projects: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Carolyn Adolph

Résumé Developers and conservationists say they approve of the city's plan to tighten standards for downtown development. They just wish they knew what those standards were. Both groups say the city needs to set new zoning bylaws before it decides how to review major downtown developments. Otherwise, they argue, it's hard to tell whether the new policy would be a bureaucratic nightmare or a cakewalk for developers. A plan by executive committee member Andre Lavallee calls for more public input on downtown projects and a review of a project's aesthetic value by the Jacques Viger Commission, an advisory panel on heritage protection. Developments which follow the city's master plan and zoning bylaws would get quick approval. Those that contravene the rules would be forced through procedural hoops including the Viger Commission and the district advisory committee, which can suggest changes. But the executive committee would still make the final decision behind closed doors, with approval from the city council. The proposal is still under study by the council. Activists say that means the new policy probably wouldn't change much. "The problem is that the decisions are still going to be made behind closed doors," said Joshua Wolfe, who for years has lobbied for tighter control. "They still talk about being transparent, but the decision-making is still centralized." Developers say Lavallee's policy would change the shape of new downtown projects but without the new zoning bylaws, it's not clear how. Zoning spells out the rules builders must live by for every sector of the city - including a building's height, its size in relation to the lot, and its use. Lavallee says those bylaws will be established by the end of the year. If the zoning is strict, developers fear projects might bog down in months of hearings. If they are loose, few projects will go through an in-depth review. "If the bylaws force you to derogate just to build a reasonable project ... there could be lots of trouble," said Cameron Charlebois, of the Urban Development Institute of Quebec. Wolfe said that even with firm bylaws, the city is bound to let some bad projects go ahead. "Overdale happened because a small number of people thought they knew all they needed to know."

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432221097?accountid=8612>

Publication The Gazette
Date 1992-01-25
Pages p. A-4
Select in Zotero zotero://select/library/items/H9SLFRTTP
Date d'ajout 10/11/2019 à 17:15:08
Modifié le 10/11/2019 à 17:18:45

Éditorial - Fight blight in Montreal: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Résumé City hall is waging war against street ugliness, and a good thing, too. First, it acted to force topless bars to remove their smutty signs of nudes, which have the effect of degrading not only their neighborhoods but women in general. Now, undaunted by legal action by bar owners whining about their sacred right to demean and debase, it plans to broaden its attack to include entire buildings. The author of this reform, Andre Lavallee of the city's executive committee, proposes that the Viger Commission - the municipal body that for decades has screened new projects, principally in Old Montreal - have its mandate broadened to scutinize the esthetic quality of new buildings. The updated commission, which would draw its members mostly from among architects and developers, would also examine whether large projects make economic sense for city. The commission would make recommendations to the executive committee and city council, which would retain the power of approval. The problem is real. Just walk through Milton Park or down St. Denis St., Crescent St. or any other street with graystone buildings and see how often modern buildings mar the landscape. Some are tasteless or tacky. Others would look fine elsewhere, but not on these blocks. The same is true on many streets or squares without graystones. The black bank skyscraper that dominates Place d'Armes is one monstrous example. While few buildings are going up just now, that may make it a good time to act. The lack of development pressure may make it easier for this plan to be adopted by council this spring. By acting now, Montreal will be ready for a future boom. Perhaps the day is almost over when mega-projects can - like the massive Marathon and Lavalin towers that are now nearing completion - sail through the city's approval process without answering hard questions about their potential negative effect on downtown's market for office space. Will the new system be in place in time to screen the Forum project at Windsor Station? Hard to say. But if not, Mr. Lavallee guarantees that a municipal neighborhood committee, headed by councillor Hubert Simard, will examine it. It's worth noting that city hall is also acting on a third front. It has placed an effective moratorium on expansion of the underground city, which has been draining St. Catherine St. of much of its life. Good. No subject is more important to Montreal than the vigor and quality of its downtown.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432215524?accountid=8612>

Publication The Gazette
Date 1992-01-23
Pages p. B-2
Select in Zotero zotero://select/library/items/BIYVMIDN
Date d'ajout 10/11/2019 à 16:40:15
Modifié le 10/11/2019 à 16:43:33

Marqueurs :

Commission Viger², Forum⁶, Simard

Quality report

- Item has no authors

Don't expect public hearings on Forum plans, Gardiner says: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Résumé There are no plans to conduct public hearings on the plans to move the Forum to the site of Windsor Station, Montreal's executive committee vice-chairman said yesterday. John Gardiner said there is no reason to question the development if it conforms to the city's master plan and passes muster with the federal historic-sites board studying changes to the station. "We have an interest in making sure that private investment doesn't spin its wheels," he said in an interview. But Andre Lavallee, the executive-committee member responsible for urban

planning, said the city has not started talking to the developers about details of the development. "No project has been submitted formally or informally," Lavallee said. "When we look at this project we will do it seriously." Nombre de mots : 136

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432227448?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1992-01-15

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/2Z64BYVU>

Date d'ajout 10/11/2019 à 16:32:51

Modifié le 10/11/2019 à 16:40:14

Quality report

- Item has no authors

Taxing patience; City's 1992 budget reveals them-against-us attitude: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Jack Todd

Résumé Last week, a Gazette reporter asked one of the security guards who make it tough to get into city hall what assault they were braced for now that the blue-collar workers have settled. The guard didn't hesitate to identify the threat to the powers that be: "Taxpayers," he said. That's what it's come to. Them against us. The party that swept to power under the guise of a "citizens' movement" now forced to protect itself from the people. A party so insensitive to the realities of this city that it passed a budget last week that calls for a 9-per-cent increase in city spending, and for tax increases of 5.4 per cent on homes and a whopping 14.6 per cent on non-residential properties, a bitter blow to thousands of struggling small businesses. A party so insensitive that one of its own councillors, Michel Benoit, told reporters he was threatened with ejection from the party if he voted against the MCM budget. Executive committee member Andre Lavallee has denied that threats were made, but people who heard the emotion in councillor Saulie Zajdel's voice when he spoke against the budget Thursday night came away with the impression that, at the very least, dissident MCM councillors were under enormous pressure to get with the program. The budget in question landed on my desk a couple of weeks ago. It's a monster, and not just because it squanders a whopping \$1.87 billion in the middle of a recession. Budget is short on savings The thing weighs enough to break your wrist. The laminated cover, printed on the heaviest paper, uses a technique glossy magazines use to give their covers a three-dimensional effect; printing a fifth and sixth color to make the paper look like embossed gold. Inside, an administration that wants us to believe they are committed to the environment wastes paper as if the stuff grew on trees. A two-page spread brings us the names of all the councillors along with tiny photos featuring the smiling mugs of Jean Dore, Lea Cousineau, John Gardiner, Richard Brunelle and Therese Daviau. An art director with an ounce of talent could have made this stuff look better on a single page. The next two pages give us a list of some of our overpaid bureaucrats and standing committee members. Prominently featured is the mug of Pierre Le Francois, city hall's \$133,000-a-year man. This sets the tone, and the ensuing tome follows through. It's long on white space and short on savings. As a layout technique, lots of white space went out 15 years ago. As a way of wasting taxpayers' money, it should never have been in style. As for the numbers, the city is on safe ground. It would take a team of professional accountants a week to make sense of it, and city officials are probably correct in assuming that innumerate columnists like myself would simply take one look at it and groan. The point is style. The style of this budget makes it clear that neither the recession nor the environmental movement has made the slightest impact on the executive committee of the MCM. Iron party discipline a problem The point is also democracy. When a party is afraid of its own councillors, not to mention the taxpayers it keeps at bay with security guards, it is not operating like a democratically elected government. As one of my colleagues put it yesterday: "It took Drapeau 30 years to start behaving like this. It took Dore only six." When and if this hellish recession ever drags itself to an end, there is still going to be a lot of bitterness in this country, a lot of disgust with politicians at every level who turned their backs on the people who elected them at the worst possible time. The result is going to be a long-term loss of faith in our democratic institutions. Part of the problem is the iron hand of party discipline. In a time of crisis - and this is a time of crisis - we want to know that government is responding to our wishes and that our elected representatives are voting according to their beliefs and not according to the dictates of a small clique which has seized power. Ottawa may be only a couple of hours away, but the federal government seems impossibly remote. So does Quebec City. Closer to home, especially from a government which promised to behave in a democratic fashion, we want to know that city hall is listening - not simply burdening us with a backbreaker budget designed to pay for their lavish salaries and the mayor's \$300,000 window. When it comes to democracy, Dore and his cohorts seem to feel that they know what's best and that

the rest of us have to wait a few years for real democracy. Funny. Lenin felt the same way. Benoit summoned by party brass. PAGE A5

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432208501?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-12-17

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/HJL8ELIV>

Date d'ajout 10/11/2019 à 11:27:27

Modifié le 10/11/2019 à 16:31:52

City adopts \$1.87-billion budget despite angry protests: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432206242?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-12-13

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/LQ267WD3>

Date d'ajout 10/11/2019 à 11:04:28

Modifié le 10/11/2019 à 11:13:43

Marqueurs :

Budget²

Monumental errors; Monumental errors Urban-design experts tab best, worst new projects: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Carolyn Adolph

Résumé When Montreal's urban activists gave their annual awards yesterday for the best and worst urban design, the lemons flew thick and fast. A couple landed squarely in some of the city's newest parks, the Place des Ameriques and the peace monument in Jarry Park, both on St. Laurent Blvd. Another bounced off the huge ventilation shaft separating the colorful pagodas at the Hotel Sinomonde - the Holiday Inn - in Chinatown. And one more landed at Holy Trinity Church on Sherbrooke St., which hasn't been restored since a 1986 fire. There were oranges too, which the preservation group Save Montreal presented to designers and architects whose projects genuinely enhanced the city's looks. But there was one project that was barely mentioned at all, despite weeks of talk about little else in urban-design circles - architect Moshe Safdie's extension to the Museum of Fine Arts. Some critics have praised it, others have loathed it. But Save Montreal's judges merely said it "didn't offer anything noteworthy." What was noteworthy, they said, was the way Lady Meredith House has been restored after a fire two years ago. So was the Chinese Garden of the Botanical Garden, which they called "impressive and beautiful." But the judges - some preservationists, an academic and a member of the public - unleashed their venom on two city of Montreal parks which they declared hopelessly unpleasant. The judges hated Place des Ameriques on St. Laurent at Rachel St. so much, they wanted to give it a double lemon. They said the arch at its centre was "pretentious" and the rest of the place was "odd and unsatisfying." "It proves there is absolutely no comprehension of what a neighborhood park does," said Helene Lipstadt, an architecture professor at the Universite de Montreal and one of the judges. They also disliked the peace monument in Jarry Park, where bronzed war toys hidden in the grass trip people, and where children can hurt themselves playing on nearby slopes. Andre Lavallee, the city's executive committee member in charge of urban planning, conceded the city hasn't yet got the hang of creating good parks. "For five or six years the city didn't built any parks at all. We lost the sense of how to do them," he said after the awards ceremony. "Now we've started again, and we have to develop our sense of how to do it." The Agora de la Danse, which used to be the Palestre Nationale on Cherrier St., got an orange for its graceful makeover from a private club to a dance facility.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432209862?accountid=8612>

Publication The Gazette
Date 1991-12-13
Pages p. A-3
Select in Zotero zotero://select/library/items/XZK9ED6Y
Date d'ajout 10/11/2019 à 11:17:19
Modifié le 10/11/2019 à 11:20:11

Marqueurs :

Design³, Sauvons Montréal

MCM rejects proposal to boost park spending: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Résumé The ruling Montreal Citizens' Movement yesterday voted down a proposal to take \$6.3 million slated for the paving of de la Commune St. in Old Montreal with granite and use it to bring the city's playgrounds up to national safety guidelines. The motion, proposed by rookie opposition Councillor Claudette Demers-Godley, was defeated by a vote of 40-6. Only the four members of the Democratic Coalition, Civic Party councillor Pasquale Compierchio and MCM councillor Vittorio Capparelli voted in favor. Demers-Godley, who won the byelection in Notre Dame de Grace this month on a platform of improving such local services as parks and arenas, said playgrounds across the city are filled with aging and often unsafe equipment. A Gazette survey of 37 parks chosen across the city in August found none that conformed to the safety guidelines adopted last year by the Canadian Standards Association. But Andre Lavallee, of the city's executive committee, said the budget for the de la Commune project is only 4.3 per cent of the city's budget for street improvements. Lavallee said the city spends millions each year on its parks.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432193615?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-11-27

Select in Zotero zotero://select/library/items/F2EWPYUS

Date d'ajout 10/11/2019 à 11:01:34

Modifié le 10/11/2019 à 11:04:28

Quality report

- Item has no authors
-

Groups praise \$2-million plan for homeless; 'Flying health squad' will help deal with drug abuse, mental illness: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Catherine Wallace

Résumé City and provincial governments are finally listening to community groups that work with the homeless - and that's a good first step, the directors of several drop-in centres said yesterday of a \$2-million plan to help Montreal's itinerants. Instead of replacing Dernier Recours, the controversial downtown shelter of last resort that closed in August in a labor dispute, the city of Montreal will give \$465,000 to eight existing drop-in centres to expand their services. And the province will fund a 15-person "flying squad" of health and social workers to help centres deal with problems the homeless face, such as drug and alcohol abuse or mental illness. "What is very interesting is that now they're incorporating the ideas and the experiences of the people who have been working with the homeless," said Maria Day, director of the Chez Doris day shelter for women. "This is the first time, in the time I've been here, that they've contacted us and said, 'We know you people know what you're doing.' "What seems to be the most interesting idea is the (health) team that will be working with us. That idea in itself, if it works, would be wonderful." Montreal will spend a total of \$800,000 and Quebec will set aside \$1.2 million for the joint plan unveiled yesterday by city executive committee member Andre Lavallee and Health Minister Marc- Yvan Cote. Montreal's funding comes from the amount it spent on emergency beds and Dernier Recours last year. The plan also includes: * A special shelter for homeless AIDS sufferers, funded by both Quebec and Montreal. Lavallee said no location has been chosen yet. * Quebec will spend \$800,000 on a 10-bed detoxification and mental- illness unit for the homeless. * Montreal will continue

to pay to maintain three 150-bed emergency shelters run by the Old Brewery Mission used when regular shelters are full. The program does not call for any more shelter beds to replace the concrete floor of Dernier Recours, where many homeless people slept when they couldn't or didn't want to find room elsewhere. Lavallee said he believes there are enough beds in Montreal for those who want them. The extra funding for eight drop-in centres will allow the centres to hire more staff or expand their hours. The centres are l'Accueil Bonneau, Chez Doris, the Native Friendship Centre, Mission St. Michel, the St. James United Church drop-in centre, Les Amis du Plateau, l'Anonyme and Dans la Rue. But the directors say the big difference will be the health squad - psychiatrists, general practitioners, social workers, nurses and community organizers - who will operate out of CLSC Centre-Ville. They will visit the various centres and will be on call. "What I'll be able to do is access this team and they'll come into the centre and handle (a difficult client)," said Ida Williams, director of the Native Friendship Centre. Isabelle Leduc of the St. James drop-in centre sees the team as a double bonus: help for the organizations to deal with clients' health and social problems; and a way to keep governments informed on the homeless. Dernier Recours showed resources for the homeless were needed at street level, Lavallee said. The new plan, he said, involves government and community group co-operation "which seems to me exceptional." A recent study by Celine Mercier, a Douglas Hospital research psychologist, estimated the number of homeless people in Montreal at 15,000.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432194937?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-11-05

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/UJTAKGN4>

Date d'ajout 09/11/2019 à 23:03:41

Modifié le 10/11/2019 à 11:00:59

Marqueurs :

Dernier recours⁹, Itinérants⁹, Services sociaux

City battles AIDS with posters; Bylaw requires bars, public baths to display signs: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Mike King

Résumé The city of Montreal launched a poster campaign yesterday to promote condom use to combat AIDS. The campaign was officially inaugurated by Andre Lavallee, the city's executive committee member responsible for public health. A city bylaw obliges all bars, dance halls, taverns, public baths, discos, brasseries and amusement centres - about 1,400 establishments - to display the posters in their washrooms, he told a news conference. The posters, in French only, read: "For a healthy city, use a condom. Prevent AIDS." It also depicts a packaged condom and sports the city's logo. "It's a very useful and innovative measure," epidemiologist Dr. Robert Remis said yesterday. Remis, of the Montreal General Hospital's Centre for AIDS Studies, said the posters "give a certain profile to the problem." He called the campaign "an important stride forward." But Sylvie Charbonneau, head of a local AIDS support group, said it's more like a first feeble step. Charbonneau, director-general of the Comite SIDA Aide Montreal, suggested that the posters contain telephone numbers for people to call for more information about the potentially deadly syndrome and how to fight it. The city should also make condom-vending machines available wherever the posters are displayed, she said. Lavallee said the city is reconsidering its bylaw concerning condom machines and plans to extend the poster campaign to municipal buildings such as arenas, libraries and sports facilities. As of September, Remis said, there were 1,729 reported cases of AIDS in the province. He noted that 1,335 of those cases (77 per cent) were reported in the Montreal region. Although exact figures aren't available on the number of AIDS-related deaths in metropolitan Montreal, Remis estimated that more than 1,000 people have died of the syndrome. The targeted establishments will have about one month to pick up their two free posters from the city and mount them in their washrooms. Additional posters will cost \$8.25 each. Inspectors from the city's Service de l'Habitation et du Developpement Urbain will probably begin monitoring the establishments early in the new year, Lavallee said. Fines beginning at \$300 will be levied against establishments convicted of contravening the bylaw by not displaying the posters.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432177296?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-10-30

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/4ZLA5J5T>

Date d'ajout 09/11/2019 à 23:00:33

Modifié le 09/11/2019 à 23:03:04

Marqueurs :

SIDA

Site of demolished Queen's Hotel targeted for condo and office tower: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé The site of the former Queen's Hotel, abandoned after all but one facade was demolished nearly three years ago, may soon be home to a 33-storey condominium, office and shopping complex. The project, presented to Montreal city council for first reading yesterday, would include 50 apartment-hotel units on the old site of the Queen's Hotel as well as 306 condominiums, eight floors of shops and offices, a sports centre and a garden open to the public. The existing facade of the Queen's Hotel would be incorporated into the development along with much of the Scottish redstone and the sculptures that were put into storage when the rest of the hotel was demolished. The project, bordered by Peel St. to the east, St. Jacques St. to the south and St. Antoine St. to the north, is being developed by Mirlaw Investments, the company involved in the controversial demolition of the historic old hotel in 1988. The company originally was supposed to incorporate the entire Queen's Hotel into an \$80-million office and condominium complex. However, the city granted a demolition permit after several floors collapsed, blocking traffic. Although opposition councillors protested against the move, the company argued the building's facade could not be saved without endangering workers' lives. Andre Lavallee, member of Montreal's executive committee in charge of urban planning, said yesterday the project is good news for the city and conforms to local plans. Lavallee has shown reservations in the past about the plans for a new Forum and office towers next to Windsor Station across the street. But he said this project will provide a bridge between downtown office buildings and housing to the south. However, Lavallee brushed aside questions about whether the project is commercially viable. If granted final approval by council next month, the developer will have two years to complete the building, Lavallee said.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432175860?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-10-22

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/9CSVGLYH>

Date d'ajout 09/11/2019 à 22:55:08

Modifié le 09/11/2019 à 22:57:47

Marqueurs :

Forum⁶, Hôtel Queen's

Overdale dies: construction deadline expires: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Michelle Lalonde

Résumé The developers of the controversial Overdale project have forfeited their \$200,000 bond and lost authorization to build condominiums and office towers on the downtown site because construction had not begun by yesterday's deadline. Andre Lavallee, the city's executive-committee member responsible for urban planning, confirmed yesterday that a special bylaw authorizing the project is now void. "They have no permission to build now but they can claim a new permit to build under existing zoning rules for that area," Lavallee said. He said he hoped the developers will propose a new project for the area, which is bounded by Rene Levesque Blvd., Mackay, Overdale and Lucien L'Allier Sts. The site has remained vacant since 1988, when more than 100 tenants were evicted from century-old apartment buildings in the area. The tenants opposed the development even though it included a relocation offer by the contractors. Many of the buildings have since been torn down, others were abandoned and two were gutted by fire last month. Opponents of the project yesterday rejoiced at its formal demise, saying it opens the door for new negotiations for low-cost housing on the site. "We never believed the contractors would build condominiums on that site. The market wasn't there.

What has happened today proves we were right," said Robert Pilon, spokesman for FRAPRU, a coalition of urban-development groups. He said his group plans to pressure the city's executive committee to negotiate for mixed development of the area to include some commercial buildings and some low-cost housing, with former tenants getting priority for co-op housing. Lavallee defended the city's decision to authorize the project, saying the site was no prize to begin with and the project, had it been realized, would have improved it. "We had had 20 years of development experience that showed that each time a developer renovates the tenants are thrown out with no compensation. We tried to do something new," Lavallee said. "We will try again." He said he hoped the developers, Robert Landau and Douglas Cohen, would make a new offer soon. Landau hung up when contacted yesterday.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432186883?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-10-11

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/F8FIEP9L>

Date d'ajout 09/11/2019 à 22:49:48

Modifié le 09/11/2019 à 22:53:13

Marqueurs :

FRAPRU², Overdale⁶

UQAM to get \$63 million to build science complex: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Frances Bula

Résumé Quebec will spend \$63 million over the next five years to build a science complex and new design centre on the Université du Québec's two downtown campuses. This project is the latest phase in a massive expansion of the Université du Québec à Montréal, which got \$48.5 million in government funding in 1989 for new buildings that are now nearing completion. It also represents a significant part of the government's education budget, since Quebec spends about \$30 million to \$35 million annually on new university buildings. Post-Secondary Education Minister Lucienne Robillard, who announced the funding yesterday, said UQAM has shown an openness to the community and has diverse types of students. The government also wants to show that Montreal has a role to play in scientific and technological development. The plans for the science complex, which will occupy the western part of the block north of the Place des Arts, were welcomed by the city but have already sparked concern from residents on Jeanne Mance St., who will face the chemistry building. Councillor Andre Lavallee, a member of Montreal's executive committee, said there will be a public hearing Oct. 2 where citizens can look at the plans and express any concerns. The city and the university have been negotiating over the plans for two years. The university has been careful to stress that its design has been geared to mesh with the residential community, St. John the Evangelist Church on one corner of the block, and Place des Arts. The chemistry building along Jeanne Mance will be built so that its facade is the same height as the residences across the street. The public will also have access to green space and courtyards in the interior of the block. The block is now used mainly as a parking lot. The university has a fourth building phase, not yet funded, which would add another science building and student residences to the block. Leonce Beaupre, an assistant deputy minister, said UQAM is being favored in the buildings budget because it's a relatively new institution, started in 1969, compared with other Quebec universities. He added that construction will save the government money because UQAM is currently paying enormous rents to house its campus. The plan will be submitted for approval Sept. 30 to Montreal's district advisory committee.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432169459?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-09-21

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/DPRLC287>

Date d'ajout 09/11/2019 à 22:44:22

Modifié le 09/11/2019 à 22:48:50

Marqueurs :

UQAM

Bulldozed and boarded; Fire leaves Overdale ex-tenants steaming: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Ann McLaughlin

Résumé City housing officials have no immediate plan to protect the rest of the abandoned buildings on Overdale Ave. after a weekend fire gutted two of the eight buildings still standing on the downtown block. "The city's position is status quo," said Jocelyn Ann Campbell, an aide to both John Gardiner and Andre Lavallee, the executive committee members who are responsible for housing and economic development and urban development, respectively. "Whether the city will act now is a hypothetical question because the developers have until Oct. 10 to start construction there," Campbell said. "Only when the deadline expires would the city act in consequence." Came to a head The Overdale buildings continue to be the focus of protests by the evicted tenants, various housing activists and a local architect, all of whom have tried to save the century-old buildings for the past few years. The dispute came to a head in 1988 when about 100 tenants were evicted from their apartments in 15 buildings on the Overdale block, located south of Rene Levesque Blvd. between Mackay and Crescent Sts., to make way for a \$100 million condominium and office-tower project. Although tenants were offered alternative low-income housing, some made headlines when they refused to budge and were forcibly ejected by police. But once the buildings were vacant, the development never got off the ground. Half the buildings have since been bulldozed while the other half were boarded up and abandoned. At 3:15 a.m. Sunday, Montreal firefighters answered a two-alarm call on the block. City's heritage Two of the buildings were razed by the flames, and arson is suspected, said district fire chief Denis Boucher. Montreal architect Michael Fish said he is furious about the weekend fire. Fish has maintained since the start of the debate that the buildings are architecturally important and should be preserved as part of the city's heritage. "I think what has gone on on Overdale is really quite disgusting. It's immoral on the part of the speculators who posed as developers and on the part of the city, who let those guys run amok," Fish said. "There have been some very wrong decisions made at city hall on the Overdale issue." To the housing activists, the blaze was "the straw that broke the camel's back," according to Robert Pilon, spokesman for FRAPRU, a coalition of various citizens' groups concerned with urban development. "After the evictions and everything that went on there, the buildings just sat empty for two years. Now this," Pilon said. FRAPRU threatened to take the city to court last month to force it to implement a bylaw that would require the city either to reclaim the Overdale buildings or to seize a security deposit of \$200,000 that was put up by the developers. Developers Douglas Cohen and Robert Landrau were granted two years to start the construction of the condo project, which expired in July, the activists say. But the city maintains that the developers have until Oct. 10 to start building on the site. "As far as the city is concerned, the project has not been cancelled," Campbell said. She added that she did not know whether or not the burned-out buildings were supposed to be integrated into the facade of the condo project. But Campbell said city inspectors have done their best to protect the abandoned buildings from arsonists. "Inspectors at the permit department have done quite a bit over the past few years to protect and keep a watch on abandoned buildings," Campbell said. "But there is only so much they can do."

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432172531?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-09-10

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/HDAUG39Z>

Date d'ajout 09/11/2019 à 22:38:45

Modifié le 09/11/2019 à 22:42:40

Marqueurs :

Fish⁵, FRAPRU², Overdale⁶

Homeless in close shave with power; No replacement yet for Dernier Recours, group told: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Peter Kuitenbrouwer

Résumé They didn't shave. Why should they? Just because they had a 10 a.m. meeting yesterday in the upstairs conference room of city hall with Andre Lavallee, city executive committee member in charge of community development? They were homeless. They say they went to represent the homeless. So they went looking - well

- homeless. Afterwards, the five men on the executive of the Committee of the Homeless of Greater Montreal met reporters at the fountain in Place Vauquelin, next to city hall, angered by their brush with officialdom. "We wanted concrete answers and we didn't get them," said Jacques Montembeault, a soft-spoken ex-truck driver whom 20 homeless picked in July as their representative. Montembeault lost his job earlier this year, started drinking, and eventually lost his home and had to put his 16 year-old daughter in a group home. He ended up at Dernier Recours looking for help. But the referral centre shut in a lockout July 18th. On Aug. 15 its board of directors closed the centre for good. So the homeless went to Lavallee wanting to know when he'll reopen a welcoming and referral centre for the homeless, as he has promised. "We hope he's going to recognize us and open a new centre right away," said Michel Lecuyer, 32, sunlight reflecting from his mirror sunglasses. "Other institutions helping the homeless don't give references for alcoholics and drug addicts. And winter is coming." Lavallee, emerging a bit later, said he's in discussions with health minister Marc-Yvan Cote and with representatives of the Montreal community service groups to fill the vacuum left by Dernier Recours. Lavallee said the priority is signing a joint "protocol of care" for the homeless, a document which would require the social services agencies to take care of the homeless who come for help. "The Quebec protocol for the homeless to date was very simple: send them to Dernier Recours," Lavallee said. "And that was too simplistic. The discussions will take awhile." Lavallee promised some announcement in the next few days. He also refused comment on whether the CLSC Centreville will take over Dernier Recours, as has been hinted. The local health clinic shares a converted Sanguinet St. school with the empty referral centre. Marie Audette and Andre Jacob, who ran Dernier Recours on loan from their jobs with the city, have returned to their previous jobs, Lavallee said. Audette is a community development councillor and Jacob is a socio- economic aid agent. The two are not part of discussions on homeless policy, Lavallee said. And he refused to say whether the city will continue involving the homeless in his discussions.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432149821?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-08-27

Pages p. A-4

Select in Zotero <zotero://select/library/items/JFU9E49J>

Date d'ajout 09/11/2019 à 22:35:48

Modifié le 09/11/2019 à 22:38:11

Marqueurs :

Dernier recours⁹, Itinérants⁹

On ice Hearings on Forum project could postpone approval: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Résumé It could take developers six months more than they had planned to get approval to build the new Forum, federal and municipal officials said yesterday as federal Environment Minister Jean Charest announced he will hold hearings on the controversial project. In April, Montreal Canadiens president Ronald Corey announced the hockey club will move from its home at St. Catherine St. and Atwater Ave. to a site next to Windsor Station. The new arena, to be accompanied by a two-tower office project, would be the largest hockey arena in North America. To make way for the \$450-million project, planners have to demolish two annexes to the station - the accounting building along St. Antoine St. and a former express building on la Gauchetière St. But because the express building is covered by the Heritage Railways Protection Act, developers must obtain federal-government permission. They must also obtain zoning and project approvals from the city of Montreal. Last week, Canadian Pacific Ltd., owner of Windsor Station, formally applied to Ottawa to demolish the two buildings and renovate the station. But Charest said yesterday the government will hold hearings and refer the project to the Historic Sites and Monuments Board for study before ruling on the application. By law, he has until Feb. 13 to decide. He refused to say when the hearings will be held. Andre Lavallee, member of Montreal's executive committee, said the city will study the project only after Ottawa reaches a decision, and it will take at least six months for the city to decide whether to approve the work. If so, work might not start till August 1992. But project spokesman Daniel Lamarre said planners hope Ottawa will take less than six months to approve the project. The new Forum will be able to open as scheduled in fall 1995, he added, even if it takes until next August for full approval.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432150463?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-08-21

Pages p. A-3

Select in Zotero zotero://select/library/items/7AF3NVQ9

Date d'ajout 09/11/2019 à 22:30:20

Modifié le 09/11/2019 à 22:32:30

Marqueurs :

Forum⁶, Gare Windsor², Patrimoine²

Quality report

- Item has no authors

Open books on shut shelter, group says; Panel on homeless asks how Dernier Recours spent budget: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Peter Kuitenbrouwer

Résumé The Dernier Recours administration should open its books and show Montrealers what it did with the funding it received over 3 1/2 years, a group that says it speaks for the homeless told a news conference yesterday. "Where was all the money going?" asked Ghyslain Sirois, a member of the Homeless Committee of Greater Montreal. The Dernier Recours board of directors voted Thursday to shut the centre rather than accept an arbitrated collective agreement for its 25 employees. Dernier Recours, a private, non-profit organization, received \$1 million this year from Montreal and \$500,000 from the province, according to city figures. The city spent an additional \$1 million building a new location for Dernier Recours. The centre, first opened in February, 1988, moved to its new site in March. Dernier Recours director Marie Audette and her assistant, Andre Jacob, disappeared from the public eye July 18, when they locked out their employees. Audette and Jacob are city employees who had been lent to the centre. The city says they both continue to receive salaries from the city. But the city has refused repeated requests to specify the whereabouts of its two employees, or say what they've been doing for the past month. Whatever happens, the two should not be put in charge of any attempt to revive Dernier Recours, the group representing the homeless said yesterday. "We want a new administration of Dernier Recours. It was badly administered," said Sirois. City spokesman Jocelyne Ann Campbell said yesterday that the city plans to reopen a "welcome and referral centre" for the homeless at an unspecified future date. Talks for the centre are underway. Campbell also said her boss, Montreal executive committee member Andre Lavallee, has agreed to meet with the Committee of the Homeless at some point. Committee president Jacques Montembeault yesterday questioned a city assertion that 1,200 beds are available for homeless Montrealers. "We don't know where those beds are," said Montembeault. "The only places I know are the Old Brewery Mission and the Maison du Pere, and they're both full." Montembeault said he is sleeping at the Old Brewery Mission.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432145601?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-08-20

Pages p. A-7

Select in Zotero zotero://select/library/items/PZIE2WUK

Date d'ajout 09/11/2019 à 22:24:58

Modifié le 09/11/2019 à 22:27:53

Marqueurs :

Dernier recours⁹, Itinérants⁹

Dernier Recours couldn't survive its anarchy, poverty workers say: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Mary Lamey

Résumé It wasn't clear yesterday afternoon whether Tiger realized Dernier Recours had shut its doors for good. Passed out on the sidewalk with an empty vermouth bottle at his side, the shaggy-haired, bearded regular of the last-

chance referral centre on Sanguinet St. was oblivious to everything around him. "Guys like Tiger will keep hanging around because they got no place else to go," another homeless man said. The drop-in centre, where hundreds of Montreal's most desperately poor spent nights sleeping on cement floors, closed permanently after an 11-2 general assembly vote Thursday night. Workers had been locked out since July 18. But yesterday, some front-line poverty workers disputed centre spokesman Alain Bond's explanation that the centre had to be shut because it could not afford the expense of lengthy arbitration with its unionized workers. "It was not a union problem. The directors are using that as a convenient excuse, a smokescreen," said Claudette Godley, past-president of a network of 48 groups helping Montreal's homeless. The centre was shuttered after developing into an unruly gathering spot for the poor, including the homeless, deinstitutionalized psychiatric patients and substance abusers, Godley said. Thomas McKeown, a worker at the CLSC Centre-Ville and a member of the Dernier Recours board of directors, said yesterday the centre ran into trouble because of its "accept everything" philosophy. "Once you accept everything, then you have to be prepared to accept anarchy, too," he said. In the end, the board lost faith in that philosophy, McKeown said. City executive committee member Andre Lavallee yesterday promised to consult community workers and continue discussions with provincial Health and Social Services Minister Marc-Yvan Cote about establishing a new downtown information and referral centre. But Paula Kline, a United Church community worker, said a new centre would also be doomed to failure unless those running it respected their mandate. "There's no need for a place like Dernier Recours," Kline said. "There are other smaller centres where people can go and dry out and get away from the street scene." "Dernier Recours was a freak show." Gilles Mathieu, an organizer with the union representing the centre's 17 workers, said the union will continue to fight for better wages for shelter workers. "If the city plans to open another referral centre, the question of salaries and job descriptions will still exist," he said. He promised an expensive, lengthy court challenge if the city tries to bypass rehiring the unionized workers. "And that wouldn't be much good for the homeless."

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432156390?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-08-17

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/2LGEXZEV>

Date d'ajout 09/11/2019 à 22:18:32

Modifié le 09/11/2019 à 22:23:58

Marqueurs :

Dernier recours⁹, Itinérants⁹

No quick action on Dernier Recours: [EARLY Edition]

Type Article de journal

Résumé Members of a committee of homeless Montrealers went to City Hall last night to find out what the city administration plans to do to help those displaced by the shut down of the Dernier Recours shelter. But executive member Andre Lavallee didn't have many answers for them. He said the city's hand are tied and it will not intervene to put an end to the lockout that has shut the city-funded homeless referral centre since July 18. As long as the labor dispute continues, he said, the city will continue to co-ordinate efforts using municipal resources that are still available. Also last night, a citizens' group presented a 1,387-name petition asking the city to implement strict laws to restrict aggressive cyclists. It wants speed limits on bike paths, with police using radar to nab speeders, and it wants cyclists required to carry identity cards.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432159060?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-08-13

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/EJNMQUCD>

Date d'ajout 09/11/2019 à 22:15:17

Modifié le 09/11/2019 à 22:18:01

Marqueurs :

conseil municipal², Dernier recours⁹, Itinérants⁹, Vélo⁵

Quality report

- Item has no authors

Arbitrator will try to end Dernier Recours deadlock: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Peter Kuitenbrouwer

Résumé An arbitrator will try to solve the labor dispute which has kept the Dernier Recours homeless referral centre locked since July 18, provincial Labor Minister Normand Cherry announced yesterday. Josiane Hebert, an aide to Cherry, said the minister spent the week meeting with the Dernier Recours Board of Directors, the union representing its 25 locked-out workers, and city officials. But he was unable to persuade Dernier Recours management to reopen the centre, a move the minister considered indispensable to a return to the bargaining table. The union representing the locked-out workers, the Montreal City Employees' Union, has clamored for months for an arbitrator. If the two sides cannot agree on an arbitrator, Quebec will name one from a group of fulltime arbitrators working in the Labor Department. Management intransigence on the lockout issue left Cherry no choice, Hebert said. An arbitrator has power to decree a first collective agreement if both parties cannot agree on a settlement. "We fear the arrival of an arbitrator," said Alain Bond, labor lawyer negotiating for Dernier Recours, in an interview this week. "An arbitrator works by comparing salaries. The boss suggests wages should compare to the community network (of shelters and soup kitchens). The union suggests wages should compare with the public sector. "If they compare us to the public sector, we won't be able to afford the wages and we might have to close." Most shelters and soup kitchens pay about \$9 an hour or less. Dernier Recours workers earn \$8 to \$11 an hour and want \$11 to \$16 per hour plus job security and vacations. Management has offered a 5-per-cent wage hike in a one-year salary offer. Negotiations began six months ago. Neither party in the dispute returned telephone calls yesterday requesting comment. Also yesterday, a provisional committee for the homeless held a news conference beside Dernier Recours to reject a city request that they confine themselves to a tiny, concrete-covered and fenced-in area. And city executive committee member Andre Lavallee released a statement saying he discussed the Dernier Recours dilemma this week with local councillors, police, the fire department, community-health service officials, social-service council representatives, members of the homeless-aid network and provincial Health Minister Marc-Yvan Cote. The statement did not say whether the homeless themselves were consulted. Lavallee did not return The Gazette's phone calls yesterday.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432155560?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-08-10

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/8IH4G9E4>

Date d'ajout 09/11/2019 à 21:54:32

Modifié le 09/11/2019 à 22:13:28

Marqueurs :

Dernier recours⁹, Itinérants⁹

DERNIER RECOURS; `Human garbage dump' is a failure, critics say: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Peter Kuitenbrouwer

Résumé MONTREAL'S most destitute citizens never had it better than when Dernier Recours locked its doors three weeks ago. Inside, the homeless slept on cement floors and were served nothing but coffee and the occasional tray of white-bread sandwiches. Guns, knives, booze and drugs were banned. Outside, pitying Montrealers showered the homeless with donations of mattresses - the first many had slept on in a long time - plus tents, food and clothing. Panhandling receipts beat records. Drugs and booze flowed in the vacant Sanguinet St. lot. Now the free food has disappeared, and the tent city lost more of its appeal when the body of Andre (King of the Hoboes) Gauthier was found in one of the tents Sunday morning. On Thursday, city workers threw the last tents in garbage trucks and took them to the incinerator. Yesterday homeless people slept on the sidewalk or on benches outside the locked doors. To them, the centre is home. "They have to open that goddamned dirty place there. For him, for him, for him," said one of the men, pointing to three of his fellows. "I'd like to take a little

coffee in the morning. We weren't hurting anybody." It's not so easy. A fight over wages at Dernier Recours led to the lockout July 18. But the stakes are much higher, and cut to the heart of the centre's identity: is it a non-profit shelter for the homeless or a government organization that's part of the social-services network? Dernier Recours management appears to argue both sides. When critics call the centre nothing but a lousy shelter and a wretched hangout, management protests that the centre provides referrals and counselling. But when their employees ask for wages on par with those in the social-service network, they insist that Dernier Recours forms part of the "community network" of shelters and soup kitchens. Pierre Simard, who has written a book on Montreal's homeless, says that Dernier Recours suits a lot of people just fine "because it's a human dumping-ground. So we don't have to open special centres for AIDS patients or reopen beds in psychiatry, because that costs a lot more than half a million a year." There's plenty of evidence to support the argument that Dernier Recours is just a flophouse, dumping ground and AIDS transmission centre. This week, one 30-year-old heroin addict recalled a two-week Valium binge last year during which he slept on the cement floor continuously. "I just woke up when they cleaned the place and went outside to sleep on the sidewalk, and then went inside, took some more Valium and went back to sleep." Montreal Urban Community police Station 33 dumps people at the centre, as does the psychiatric wing of the Sacre Coeur hospital in Cartierville, according to a former Dernier Recours worker. "They'd take the unrecoverable cases, not dangerous to society but dangerous to themselves, and put them in a cab and send them here, in the middle of winter," said Rene Tessier. Dernier Recours workers earn between \$8 and \$10.45 an hour. The average salary last year for 17 full-time employees, overtime included: \$17,376. The workers formed a union last August. They want \$11.46 to \$16.06 an hour, job security and job definitions. They say that since Dernier Recours operates on a city subsidy, in a city building, and with city management, it is a branch of the city and its workers should earn comparable wages and benefits. They say wages should also compare with those for similar jobs in the social-services network, between \$14 and \$22 an hour. Bill McCarthy of the Old Brewery Mission - where workers earn \$9 an hour - scoffs at the Dernier Recours workers' demands. "I got seven years of university experience and I got 30 years experience on the job, and I get \$700 a week, so don't give me no horseshit. "They're all experts over there (at Dernier Recours). Experts at what? Opening and closing a door." The workers insist they do much more. "I wasn't afraid of helping a guy who was lying in shit or full of lice or had AIDS," said Tessier, who worked on the Dernier Recours nightshift. "I worked two years in there and a pigsty would have been better." Tessier quit in April to take maintenance work at the Voyageur bus terminal, which pays \$2 more an hour - a bit better for raising two children, he said: "It pays better to take care of buses than to take care of human beings." The centre has offered its workers a 5-per-cent wage hike, retroactive to Jan. 1, with a reopening of negotiations next Jan. 1. Alain Bond, the labor lawyer negotiating on behalf of the city, complains that job descriptions would go against the centre's whole philosophy. "The union wants to change Dernier Recours into a mini-CLSC, an institutionalized place," Bond said. "The union also wants the power to exclude people from Dernier Recours. But we don't want entrance criteria. "We're fighting over philosophy." Bond also warned that if Dernier Recours grants the wage increases requested, hundreds of workers across the 48-member network of soup kitchens, drop-in centres and shelters for the homeless will want the same wage hikes. "Are the citizens of Quebec ready for the government to take charge of the whole community network?" he asked. The city of Montreal conceived Dernier Recours as a 24-hour welcoming and referral service for Montreal's most destitute. It soon evolved into a place where people sleep on the floor. The centre is a non-profit organization and was supposed to become self-sufficient within three years of opening in February of 1988, said Andre Lavallee, city executive committee member for housing and urban development. But since then the city has poured money into the centre: \$1 million bought a fancy new facility with tile floors, a stainless steel counter, new bathrooms, a kitchen and showers for employees. Management got air-conditioned offices. The city transferred \$479,000 to Dernier Recours for this year, including \$408,000 for salaries. With the cost of providing the building, maintenance, and the salaries of the centre's two managers added in, the city will spend \$1 million this year. The province spends another \$500,000. ALSO THIS year, the city opened 150 new beds for the Dernier Recours homeless, all managed by the Old Brewery Mission. But Dernier Recours remains a place where people sleep on the floor. Simard, who works at CLSC Centreville, says Dernier Recours was ill-conceived, accomplishes nothing and should be closed for good. "People don't tolerate a mountain of discarded tires in St. Amable or a PCB dump in St. Basile le Grand," said Simard, whose book came out last fall. "But they tolerate a human garbage dump in downtown Montreal." Lavallee met at city hall this week with representatives of CLSCs, community health clinics and homeless shelter bosses. "Everyone was unanimous that Dernier Recours must be maintained as a service for reception and reference in downtown Montreal," he said. As for the labor situation, Lavallee refused comment. Yesterday, Labor Minister Normand Cherry agreed to union requests to order an arbitrator to decide the wage issue. Dernier Recours management says it will have to close down if an arbitrator decrees wage increases on par with the public sector. That doesn't worry Lavallee. "If they can't do it, we'll have to look for another formula," he said. Monique Picard, assistant director of the Maison du Pere and head of Montreal's 48-member network of groups that help the homeless, hopes the centre will stay open. IN A hyper-structured society, it's hard to treat people like those using Dernier Recours," Picard said. "If you take them to the psychiatric hospital they say, *Drythemout first. 'If you take them* → a det ⊗ , *they say*, Get him treated by a psychiatrist!" Dernier Recours is helping to solve those problems, the Old Brewery Mission's McCarthy says. "They've been shaking things up. You couldn't get people in the doors of the

hospitals or CLSCs before they came along. Unless we have a pressure group like that helping us we won't go anywhere. Simard disagrees."I don't think the city intended to harm people," he said. "But Dernier Recours is a failure. We have to stop covering up the failure and try something else."

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432155144?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-08-10

Pages P. B-6

Select in Zotero <zotero://select/library/items/M57N6SRP>

Date d'ajout 09/11/2019 à 21:59:59

Modifié le 09/11/2019 à 22:12:48

Marqueurs :

Dernier recours⁹, Itinérants⁹

Kicked out; Homeless booted from campsite at Dernier Recours: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Peter Kuitenbrouwer

Résumé City workers yesterday carted away the last tents outside the closed Dernier Recours shelter after what homeless people described as a bizarre 1 a.m. raid by Montreal Urban Community police. "Where am I going to sleep tonight?" a furious Ghyslain Grenier demanded as he sat on a chair the workers left on the gravel lot - nicknamed the Dore Campground after Mayor Jean Dore. Grenier, 27, said he was awakened in his tent near Sanguinet St. at 1 a.m. by police officers with flashlights. "They said, *Show me your arms. Are you a goddamn junkie? 'Then they say* We give you half an hour to get out of here.' I got out and went to another tent to pick up a shirt, and when I got back my tent was gone." With the tent, Grenier said, the police took his wallet and identification. "They were checking people's arms," said a 29-year-old named J.P. "I don't have any track marks - look. Those who had needle marks, they threw their tents on the ground. "They said, *Get out,* ' and *Isa* Sure.' "Then they said, 'If you don't get out of here we're calling paddy wagons.' But they didn't solve the problem. They just moved us elsewhere." Another man, who gave the name Gilles Jr., said police bent tent poles so the homeless could not reset them. City workers came yesterday at noon and took away the tents police had pushed over, the men said. Police at Station 33, whose territory includes the homeless shelter, could not be reached for comment yesterday. They did not return telephone calls. The makeshift campground sprung up with tents donated by concerned citizens after Dernier Recours management locked out its employees - and the homeless - on July 18th. Andre Lavallee, city executive committee member responsible for housing and community development, said he consulted this week with a range of community and health groups. He said they all agreed the campground was "not useful. A campground is not necessary on Sanguinet St." "There was an accumulation of debris, a fire threat, people sleeping there who were not homeless, problems of violence and a great concentration of alcohol and drugs," Lavallee said. But he refused to comment on the police action, saying he had not yet seen the police report.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432158366?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-08-09

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/QF9WJI3K>

Date d'ajout 09/11/2019 à 21:48:42

Modifié le 09/11/2019 à 21:54:32

Don't feed Sanguinet St. homeless: councillor: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Peter Kuitenbrouwer

Résumé Stop feeding the homeless camped outside the locked doors of the Dernier Recours shelter, a city executive committee member urged Montrealers yesterday. People who want to help should give food or money to "competent organizations," Andre Lavallee said in an interview at city hall. An hour later, a school bus labelled Patates du Parc pulled up at the campsite on Sanguinet St. A line of homeless women and men quickly formed

for free hotdogs and french fries. "Nobody's going to stop me from feeding people who are hungry," chip-wagon operator Louis Cardin said as he smeared relish on hotdogs. "I cleared it with the police, too." "We don't have to listen to the city," said Normand Huneau, a member of the Board of Directors of the Homeless of Metropolitan Montreal, as he served up water and soft drinks in the lot. Sylvain Paquin, who ran a nursing station on the lot until Wednesday, said he plans to set up shop again now that volunteers from the Franciscan religious order are gone. Paquin, of Sauvetage d'Urgence Routiere du Quebec, said he provided first aid for knife wounds, a heart attack and two suicide attempts in the 10 days he was at the homeless camp. Lavallee said he expects Quebec Labor Minister Normand Cherry to name an arbitrator next week to settle the labor dispute that closed the shelter two weeks ago. The locked-out workers, who earn \$8 to \$11 an hour, want \$11 to \$16 per hour. The non-profit organization that runs Dernier Recours, mostly with city money, has offered 5-percent increases. Lavallee said he's confused by reaction to the Dernier Recours affair. "For six months everyone was telling me to shut Dernier Recours down" because it was a filthy and violent place, he said. "Now everyone wants me to open it back up." An ad-hoc committee representing the homeless said at a gathering last night that they are asking a local community health centre to serve as a mail drop. The committee also wants to open a bank account to accept donations.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432163508?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-08-03

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/67C3HMN7>

Date d'ajout 09/11/2019 à 12:13:52

Modifié le 09/11/2019 à 12:18:21

Marqueurs :

Dernier recours⁹, Itinérants⁹

Ex-Overdale tenant wants city to seize \$200,000 deposit: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Geoff Baker

Résumé A man is threatening the city of Montreal with court action unless officials seize \$200,000 from developers of the controversial Overdale Ave. condominium project by next Friday. Norman Welsh, 30, one of numerous Overdale tenants whose home was demolished in 1988 to make room for the proposed \$100-million project, said yesterday that a deadline for placing new buildings on the bulldozed land expired in July 1990. He said a municipal bylaw obliges the city to seize a \$200,000 security deposit put down by developers Douglas Cohen and Robert Landau to guarantee completion of their work. The Overdale project was seen as a landmark in developer compromise when first unveiled in 1987. Cohen and Landau had planned to demolish several worn-down buildings on or near Overdale Ave. and erect two 39-storey condo towers on the south side of Rene Levesque Blvd. W. between Mackay and Lucien L'Allier Sts. Instead of simply forcing tenants into the street, or to look for new homes, the developers promised to build them low-cost, subsidized housing nearby. But a major scandal erupted when dozens of tenants, angry over the forced evictions, refused to budge from their homes. After several highly publicized demonstrations and numerous arrests, the buildings were finally cleared and demolished in October 1988. A city arbitrator had ruled that Cohen and Landau would have two years to replace buildings they were knocking down with others roughly the same size. This period would start on the date they received their demolition permit. Welsh's lawyer said the permit was given out July 4, 1988, meaning the buildings had to be up by July 4, 1990. Under its current bylaws, the city now can choose either to finish the construction on its own or seize the deposit and place it in its general fund, said Welsh's lawyer, Robert Trudel. "We just want the city to enforce its regulations," said Welsh, a part-time student at Concordia University. If the deposit is not seized by Aug. 9, Welsh said, he's prepared to seek a Superior Court ruling on the matter. He said he informed John Gardiner, city executive committee vice-president, of the deadline through a legal notice Tuesday. Andre Lavallee, executive committee member responsible for urban development, has taken charge of the case, an aide said. Contacted at his Montreal office yesterday, Cohen said he and Landau have already rebuilt most of the crumbling Hippolyte-Lafontaine mansion on Overdale. The building was spared demolition because it is considered a historical monument. "We've in effect started the construction by redoing the house," Cohen said. He won't start building the high-rise condos until the market improves, Cohen added.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432164054?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-08-02

Pages p. A-3
Select in Zotero zotero://select/library/items/HLB5G9XI
Date d'ajout 09/11/2019 à 11:35:45
Modifié le 09/11/2019 à 11:40:14

Marqueurs :

Maison Hyppolyte-Lafontaine, Overdale⁶

Homeless seek refuge at camp near closed shelter; Volunteers told to stop feeding itinerants at site:
[FINAL Edition]

Type Article de journal
Auteur Elizabeth Thompson
URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432133651?accountid=8612>
Publication The Gazette
Date 1991-07-24
Pages p. A-1
Select in Zotero zotero://select/library/items/E3KKRVC
Date d'ajout 09/11/2019 à 11:01:42
Modifié le 09/11/2019 à 11:05:56

Marqueurs :

Dernier recours⁹, Itinérants⁹

Paving with granite will save money: city; Officials say long-term costs to be lower in Old Montreal
project: [FINAL Edition]

Type Article de journal
Auteur Geoff Baker
Résumé Controversial plans to repave Old Montreal's de la Commune St. with granite instead of cheaper materials will actually lower long-term costs, city officials said yesterday. At a news conference unveiling final details of the \$6.3 million project to renovate a three-block stretch of the street from St. Gabriel to Bonsecours Sts., city planners said the more-durable granite will be cheaper to repair and maintain. "Not only will it save the city money, it will also make the city money long-term," said Alan Knight, City of Montreal co-ordinator of urban design. "First, it cuts the cost of servicing, but it also serves an esthetic reasons as well. If you look at the color of the granite, it matches the other streets and buildings in the area as well." Andre Lavallee, a member of the city's executive committee, said additional plans to line the southern side of the street with two rows of trees and add an adjacent 17-metre wide pedestrian walkway will make the area a hot tourist attraction. Critics have blasted Mayor Jean Dore and his administration for their use of Stanstead granite, the most expensive kind, on the street, at a time when poorer Montreal neighborhoods are in desperate need of renovations. "What you have here is typical Drapeau politics, where you prettify downtown Montreal and allow the poorer neighborhoods to rot," said Democratic Coalition councillor Marvin Rotrand. "Montreal's 350th anniversary is becoming Dore's Olympic Games," he said. "Anything connected to it, even indirectly, gets priority." Lavallee said installing the granite would cost about 15 per cent more than using cheaper asphalt or concrete surfaces. Pierre Lachapelle, one of five dissident Montreal Citizen's Movement councillors who voted against the plan June 22, said yesterday that costs are just too high. "It's the choice of materials that bothers me," he said. "We could have done less. There are many streets in Old Montreal that need fixing." Construction on this first phase of a three-year plan begins next Monday and is expected to run until next May. The remaining phases, extending the renovations along the street, will occur over the next two years at a cost of about \$6 million per phase. Quebec has contributed \$2.2 million to the first phase, while the federal government has chipped in \$1 million.
URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432147455?accountid=8612>
Publication The Gazette
Date 1991-07-05

Pages p. A-4
Select in Zotero zotero://select/library/items/SFX8WGFB
Date d'ajout 09/11/2019 à 10:39:16
Modifié le 09/11/2019 à 10:58:02

Marqueurs :

350e anniversaire, Critique², Design³, Infrastructures, Knight, Rotrand⁵

Tow-truck regulations needed, owners say; Fatal accident on Sunday was second in Montreal in nine months: [FINAL Edition]

Type Article de journal
Auteur Paul Wells
Auteur Elizabeth Thompson
Résumé Sunday's fatal tow-truck accident was the second in Montreal in nine months - and it came nearly three years after an association of towing company owners first urged the city to curb rampant competition in the industry. A westbound tow truck racing to an accident site careered into the eastbound lane of Jarry St. near Christophe Colomb Ave. early Sunday, colliding head-on with a minivan. Patricia Pineda, 34, of St. Michel district, a passenger in the van, died hours later. Two of Pineda's children, 9 and 11, were slightly injured, as were the van's owner, Robert Castillo, his wife, parents and three children. Castillo's wife was driving the van. "We feel very bad about this," said a man who answered the phone at Remorquage Relais, which owns the tow truck involved in Sunday's accident. "It's never happened to us before." On Sept. 28, 1990, a truck from another company collided with a car at the corner of Cremazie Blvd. and Leonardo da Vinci Ave., killing the car's driver. Lt. Raymond Laplante of the Montreal Urban Community police accident investigation squad said no charges were laid in that incident because experts found the truck's speed was barely over the limit. Police haven't yet decided whether to lay charges against the driver in Sunday's accident, Laplante said. But Yvon Maisonneuve, head of the Quebec wing of the Canadian Association of Towing Companies, said the incident illustrates a regulatory vacuum that leaves tow trucks racing to accidents and making under-the-table deals with unscrupulous garage owners. In 1988, the association wrote to John Gardiner of Montreal's executive committee and to Jean-Guy Lord, then head of the MUC police traffic division, demanding that the city sign contracts with responsible towing firms. Neither Gardiner nor Lord answered, Maisonneuve said. "I think it's scary," he said. "These are the people we pay to run things and they're not doing anything about the problem." The tow-truck owners' association proposed that Montreal be split into districts, with firms in each district competing for subcontracts. Without such a system, the towing industry teeters near anarchy, Maisonneuve said. He said he recently followed a tow truck to an accident on Sherbrooke St. out of curiosity. He found 10 trucks competing for the victim's business. "Put yourself in the place of this guy who's just had an accident." But worse happens under the table, Maisonneuve said. Drivers take cars to unscrupulous garage owners who pay kickbacks, and use illegal police scanners to keep ahead of the competition. At last night's city council meeting, Mayor Jean Dore said he has been informed by police that charges will be laid against the tow-truck driver. Councillor Andre Lavallee, member of the executive committee in charge of traffic, said there is little the city can do until Quebec amends its charter to allow it to regulate the vehicles. "We will ask the government for the possibility to make a bylaw to organize the territory of the city into different sectors where we allow only one company at a time," he told reporters later. Lavallee said he hopes to include the amendment when the next package of amendments is presented to the legislature in December.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432130278?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-06-18

Pages p. A-3

Select in Zotero zotero://select/library/items/QTAAKUVE

Date d'ajout 09/11/2019 à 10:33:59

Modifié le 09/11/2019 à 10:36:42

Marqueurs :

Circulation, Remorquage

Municipal Party members demand leader resign; Montreal opposition group claims chief Alain Andre lacks leadership: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé Members of Montreal's opposition Municipal Party publicly called on party leader Alain Andre to resign last night, saying they are exasperated with his lack of leadership and his refusal to lead an aggressive opposition. In a statement distributed to journalists during last night's Montreal city council meeting, veteran members of the Municipal Party's strategy committee, said they were tendering their resignations because they could no longer tolerate Andre as leader. "The inertia of the Municipal Party leader during the council meetings at city hall has also exasperated the former members of the committee," they wrote. "His flagrant lack of leadership, his incapacity to bring about the fusion with the Civic Party and his quasi-complete ignorance of municipal dossiers has irritated and upset this committee." Dispute over talks Andre, however, dismissed the call for his resignation as sour grapes. He said the only reason he refused to act on the files committee members had prepared was because the files were incomplete and often based on rumor or speculation. The members of the strategy committee were upset because he decided to hire a professional researcher to replace them, he added. While strategy committee members said Andre is hampering merger talks with the Civic Party, Andre said talks are going well and an announcement should be ready by the end of the week. Last night's council meeting was one of the rowdiest in recent memory. At one point council was forced to adjourn for five minutes after angry blue collar workers sitting in the gallery pelted council members and journalists with confetti and small tracts to draw attention to their contract demands. More than 100 people showed up during public question period to criticize the city's plans to restrict commercial development along Park Avenue. The delegation was the largest so far in a battle that has already prompted the city administration to withdraw the rezoning from the council agenda three months in a row. The city says it wants to tighten the zoning to protect residents and small shopkeepers from being forced out by developers and large businesses. Last night, Montreal Executive Committee member Andre Lavallee announced the city has softened the bylaw by broadening the list of businesses that will be allowed to operate along the busy thoroughfare. But Meir Akairib, president of the Park Avenue Committee, said the changes are superficial ones. He said the zoning change will hurt business and called on the city to drop its plans until the overall master zoning plan for the city is adopted. Council also came under fire from a group of more than 60 motorcycle enthusiasts, upset that their vehicles are barred from places like Old Montreal, Ile Ste. Helene and are restricted to daytime hours on streets like St. Denis. Lavallee said the city bylaws restricting motorcycles were passed to discourage motorcycle gangs. He said the city will study the possibility of re-opening the restricted areas and step up enforcement of noise regulations. `Encourage bar owners' Meanwhile, Lavallee confirmed the city is studying the idea of installing condom dispensing machines in city washrooms. But opposition Municipal Party councillor Nick Auf der Maur said the city's first step should be to encourage bar owners to install the machines by removing the municipal vending machine tax of up to \$250 from machines selling "hygienic" products such as tampons and condoms. "We should start in the places where people are more likely to have it in their head to use a condom, in bars and discos," said Auf der Maur, councillor for the downtown district of Peter McGill.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432113726?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-05-14

Pages p. E-8

Select in Zotero <zotero://select/library/items/28DM2PAU>

Date d'ajout 09/11/2019 à 09:33:40

Modifié le 09/11/2019 à 09:42:02

Marqueurs :

Alain André, Cols bleus, Conseil municipal⁸, Parti municipal de Montréal

Condom machines might be put in city buildings: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé Montreal's executive committee is considering a proposal to install condom dispensing machines in city buildings, ruling Montreal Citizens Committee councillor Raymond Blain revealed last night. He refused to discuss what kind of bylaw is being considered or where the machines might be put. The city began seriously

discussing the question a couple of weeks ago after a controversy erupted at the city's largest school board, the Montreal Catholic School Commission, over a proposal to install condom machines in school washrooms, Blain said. Montreal Executive Committee member Andre Lavallee has written to the school board, recommending it adopt the measure, Blain added. Now, the city is discussing whether it should follow suit. Blain talked to reporters after city council's cultural and community development committee adopted its final report on Montreal's proposed erotic signs bylaw. The committee recommended the city soften the bylaw by excluding clothing from the list of "erotic objects" targeted in the law. If the bylaw goes ahead unamended, sex shops would be prohibited from displaying such items as see-through night gowns in their windows while a regular clothing store next door would still be allowed to show them, said Blain, vice-chairman of the committee. Under the bylaw first proposed last month, strip clubs and sex shops that "exploit eroticism" would not be allowed to display representations of the human form on outdoor signs. Other provisions forbid them from admitting minors and allowing any titillating object or image to be visible from the street. Top fines under the bylaw would be \$1,000 for individuals and \$2,000 for companies. The bylaw is expected to be passed during the next city council meeting on May 13.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432098958?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-04-30

Pages p. A-4

Select in Zotero <zotero://select/library/items/A7G4ZHA2>

Date d'ajout 09/11/2019 à 09:28:30

Modifié le 09/11/2019 à 09:33:40

Group says action needed to save downtown area: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Marian Scott

Résumé The area around Bishop and Crescent Sts. should be designated a heritage zone similar to Old Montreal, A l'Action Montreal has proposed. "We're standing in the last section of downtown which really has a chance to be saved," Jeremy Searle, the preservation group's founder, said at a news conference in a Crescent St. art gallery Tuesday. Searle and architect Michael Fish called on the city to introduce zoning to protect existing buildings in the area bounded by Atwater Ave., Sherbrooke St., Stanley St. and Rene Levesque Blvd. New construction should be limited on most streets to about four storeys, to maintain the scale of the Victorian rowhouses, converted to shops, restaurants and bars, that give the district its distinctive character, Searle said. Heritage Montreal director Dinu Bumbaru, opposition city councillor Nick Auf der Maur, and Gordon Atkinson, the Equality Party member of the National Assembly for Notre Dame de Grace, attended the news conference to show support. The district is in dire danger unless the city acts, Searle warned. Several businesses on toney Crescent St. have received eviction notices from the Museum of Fine Arts, which is expanding. Vacant lots cover much of the district south of St. Catherine St. and major construction projects, such as the abandoned York Theatre project, have pushed out tenants. Preserving and restoring the area's Victorian flavor would attract tourists to the city and boost neighborhood businesses, Searle said. He also suggested designating the area a tourist zone, which means stores would be allowed to keep longer hours. Suzette L'Abbe, a Sherbrooke St. art gallery manager, said she doesn't want the district to meet the same fate as other parts of downtown which have become "concrete canyons." "It's an area that should be protected. I don't like seeing wanton destruction and that's what we're talking about," she said. Auf der Maur said the city has been letting the downtown decline and "it can't take much more punishment." Designating the Bishop-Crescent ea a heritage zone will help, but it isn't the only answer, he said. "There have to be many other things," such as lowering business taxes. Andre Lavallee, member of the city's executive committee responsible for urban planning, said his department is studying the Bishop-Crescent area and will make zoning recommendations by next fall. Since 1974, a city bylaw has limited new construction in the area to four storeys.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432070810?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1991-01-10

Pages p. A-5

Select in Zotero <zotero://select/library/items/822YEERA>

Date d'ajout 08/11/2019 à 23:06:45

Modifié le 08/11/2019 à 23:13:09

Marqueurs :

Going internationale; New look in the works for old part of town: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Marian Scott

Résumé The city is pressing ahead with plans for its "Cite Internationale" - a proposed business district for international agencies and firms. City planners will produce a preliminary blueprint by next summer for the proposed development in the area bounded by University St., Rene Levesque Blvd., St. Francois Xavier St. and St. Paul St., said Serge Carreau, associate director of the city's housing and development department. "We're hoping to have a planning proposal ready in June, or by September at the latest," Carreau said in an interview yesterday. It's too early to put a pricetag on the proposed development, but the city is studying the possibility of going into partnership with local developers to finance it, Carreau said. For inspiration, planners are looking at the winning entries in an international design competition held jointly by the city and a group of developers in the district. The New York City firm of Peterson Littenberg Architects, won the \$45,000 first prize last week for a design which includes a series of tree-lined public spaces on the axis of McGill St. and the Ville Marie Expressway. Andre Lavallee, the city executive committee member responsible for development, insisted last week that the recession won't put a damper on the proposed development - even though office space in the World Trade Centre, now under construction, is going begging. "You have to be optimistic," he said. City councillor Ginette L'Heureux, the administration's representative on international affairs, said the development will confirm the city's "international vocation." The centrepiece of the development would be an international conference centre. The United Nations in New York has the only other such centre in North America, L'Heureux said. The federal, provincial and local governments have already committed \$2 million for a feasibility study on the centre to be done by former Hydro-Quebec chairman Guy Coulombe. He has promised to deliver a preliminary report by the end of 1991. The Cite Internationale scheme has the backing of 20 local developers who put up half of the \$583,902 cost of the design contest. Claude Normandeau, president of the Fonds FIC, said developers are determined to make the international business district a reality. "We put a lot of money into this (contest) and we want a return on our investment." The development could take at least 10 years to complete, but the main buildings and public spaces could be ready by 1994 or 1995, said Pierre Ouellet, director of the city's housing and development department. The district includes a transitional zone between Old Montreal and downtown scarred by numerous parking lots and by the Ville Marie Expressway. In an interview, winning architect Steven K. Peterson described the area in its present state as "a mess." The key element in his design is the creation of outdoor public spaces, he said. His design proposes covering the Ville Marie Expressway with a roof and turning the southern end of University St., where it turns into the Bonaventure Expressway, into a tree-lined boulevard bordered by a park. Buildings near the conference centre would be about 10 storeys high, although some would rise to 24 storeys with setbacks at 10 storeys. The Old Montreal section of the district would be left as is, except that buildings would be added to fill in existing vacant lots.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432054059?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-12-05

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/Q3J5XQRW>

Date d'ajout 08/11/2019 à 23:01:22

Modifié le 08/11/2019 à 23:06:44

Marqueurs :

Carreau, Centre mondial de commerce, Cité internationale², Coulombe, L'Heureux, Ouellet

Executive committee rookie on front lines in war against poverty: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Lewis Harris

Résumé OF THE four rookies on Montreal's seven-member executive committee, Andre Lavallee faces the biggest challenge. For starters, the 39-year-old former community worker will be responsible for the city's welfare

department, which distributes 76,308 cheques each month. The welfare department comes with the turf when you've been given over-all responsibility for community development. That responsibility also means he will be a key player in whatever the Montreal Citizens' Movement administration does to combat poverty in the city - one of Mayor Jean Dore's stated priorities. In addition, Lavallee has been given responsibility for regional planning and implementation of the controversial downtown master development plan - a dossier that used to belong to fellow committee member John Gardiner. The two have had some well-publicized tiffs since Lavallee chaired a committee that studied many of the policies forwarded by Gardiner. Although they now appear to be getting along, Lavallee's promotion to the executive committee - where he'll sit at the same table as Gardiner and perform some of the tasks that once belonged to Gardiner - has raised eyebrows among some MCM insiders. "They put the two scorpions in the bottle with those two," Arnold Bennett, a defeated MCM candidate in the Nov. 4 municipal election, said in an interview. "Everyone knows that whatever the reason, there was always a lot of disagreement between them, especially on the downtown master plan." And if that wasn't enough, Lavallee also is taking charge of Montreal's traffic department. Lavallee's credentials are impressive. For four years he chaired the city council's committee that studied the downtown plan, as well as heading the downtown district advisory committee. Three years ago, Lavallee temporarily quit as chairman of the MCM caucus after a well-publicized row with Gardiner, whom he accused of announcing housing and planning policies without using Lavallee's committee to consult the public on those policies. At the time, some MCM city councillors believed Lavallee was gunning for Gardiner's executive committee job. Bennett believes the new setup might be better than the old one, even if some rancor lingers between the two. Except for his handling of the yet-to-be-built Overdale condominium project, Bennett said, Gardiner has done a good job on housing issues, a dossier that he is to keep. And Lavallee, a one-time leftist militant, has developed enough of an expertise on development issues over the past four years, said Cameron Charlebois, vice-president of the Urban Development Institute. Lavallee "showed a lot of maturity" in his handling of public consultations on the downtown master plan, he said. So far, the new responsibilities appear to have had little effect on Lavallee. He can still be seen in his trademark black leather jacket as he walks nonchalantly through city hall with a stack of file folders. Lavallee isn't the only newcomer on the powerful executive committee, which meets behind closed doors every Wednesday and has a \$1.65-billion annual budget to administer the day-to-day affairs of the city. The other new recruits are Richard Brunelle, Therese Daviau and Joseph Biello. Brunelle, 44, a quiet, scholarly-looking councillor for the east-end Pierre de Coubertin district, played a key role in helping convince Quebec to allow cities to place a ceiling on the annual increase for property tax bills. (In Montreal, the ceiling is around 15 per cent). A former trade unionist who once worked at the Louis-Hippolyte Lafontaine Hospital, he has been given responsibility for environmental issues, public works and further democratization of city hall. The environmental dossier - with increased demands for garbage recycling as well as a better performance from the city's trash incinerator - could occupy most of Brunelle's time. Biello, 39, is expected to build bridges with the city's ethnic communities and is also responsible for cultural issues. Daviau, a 46-year-old lawyer and founding member of the MCM, will be responsible for sports and recreation and the city's fire department. While Biello and Daviau will have lesser roles on the executive committee, one of their former colleagues worries that they may be betrayed by their relative lack of experience. Pierre-Yves Melancon, who quit the MCM in 1988 to form the Democratic Coalition, said in an interview he expected "that they would name people to the executive committee who can deliver the goods. Instead, you have people with little or no experience in the dossiers they've been asked to handle. "Nothing will be done until they've served their apprenticeship. It's like starting over from zero." The new committee also sees Lea Cousineau, who was responsible for social issues, named as the city's first woman executive committee chairman. Gardiner was promoted to vice-chairman. Along with housing, he is responsible for economic development. The spotlight will be on these two to see how they perform in their enhanced roles in the city administration. Illustration Black & White Photo; Andre Lavallee. Faces biggest challenge.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432033282?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-11-24

Pages p. B-4

Select in Zotero <zotero://select/library/items/VCBDY2IA>

Date d'ajout 08/11/2019 à 22:54:35

Modifié le 08/11/2019 à 22:56:27

Marqueurs :

Comité exécutif³

Type Article de journal

Résumé The big thing that Montrealers need from city hall over the next four years is a team that can actually deliver the goods, instead of mostly talking about doing so. Mayor Dore's selection this week of six members of the city's executive committee, or cabinet, rounds out the team. However, based on their records over the past four years, it would be hard to accuse any of them as being over-achievers. If general sluggishness characterized the Dore administration's first four years, Lea Cousineau's performance over that period illustrated that spirit well. Yet she has now been promoted from member to chairman of the executive committee, a job that requires dynamism and the ability to push others to their limits. She is known for hard work and a social conscience - but not for speed and results. As executive committee member in charge of social issues, Ms. Cousineau has, for example, been slow to restore true competitive bidding on concession contracts at La Ronde, to require a bit more modesty on signs outside topless bars, to let the homeless obtain addresses of convenience so they can qualify for welfare payments, and to create bicycle paths along traffic-congested streets. On the positive side, she has not stood in the way of police disciplinary reforms advanced by others. And she has pushed for the hiring and promotion of more women in the city workforce. Her own promotion attests to the advance of that laudable and overdue principle. John Gardiner also faces a mighty challenge. In addition to being vice chairman, he is in charge of economic development. In no other area is dynamism more urgent. It is a task that will require close co-operation with the city's business community; in docilely bowing to many of its demands on the downtown master plan this year, Mr. Gardiner has certainly shown a flair for this. Another priority, essential for establishing a sense of racial equity and harmony in this city, is getting results from the city's stumbling affirmative action hiring plan for cultural communities. This should be Joseph Biello's principle preoccupation as he deals with cultural issues. Richard Brunelle may be one to watch. Mr. Dore has plucked him from obscurity to handle, among other things, the environment. Insiders respect his little-talk-big-action ways in helping the mayor since 1986. His ability to accelerate the curbside recycling program will be his big test. Therese Daviau (recreation) and Andre Lavallee (urban planning, traffic) will also need to show hustle and a talent for public consultation in their new jobs. One of the most striking traits of the Dore-Fainstat administration was its smug insouciance toward criticism of its unproductivity. If it can simply show concern about the need for results, the Dore-Cousineau administration will at least have the right mindset for actually getting some.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432043063?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-11-17

Pages p. B-2

Select in Zotero <zotero://select/library/items/CFGDQYMH>

Date d'ajout 08/11/2019 à 22:46:37

Modifié le 08/11/2019 à 22:49:25

Marqueurs :

Comité exécutif³, Cousineau²

Quality report

- Item has no authors

Cousineau leads top city panel; First woman to be chairman of executive committee: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Irwin Block

Résumé Lea Cousineau has been named chairman of the Montreal executive committee, the first woman to occupy the No. 2 job at city hall. Cousineau, 48, an executive committee member in the last Montreal Citizens' Movement administration, will make the key decisions on how the city's \$1.65-billion budget is spent. She'll be paid a total salary of about \$102,000. "It's an honor, something that was owing to women for a long time," she said at a news conference yesterday. Cousineau was vice-chairman of the council committee on public security in the last administration. She also was in charge of women's issues. She now succeeds Michael Fainstat, whose departure from the seven-member executive committee leaves John Gardiner as the only anglophone on the panel. Cousineau, who was an aide to former Parti Québécois cabinet minister Lise Payette, is functionally unilingual, but said she plans to continue the English lessons she began in 1986. Gardiner remains the committee's vice-chairman, responsible for economic development, tourism and housing. The four new members of the committee are: * Italian-born Joseph Biello, 39, in charge of cultural development and intercultural relations. * Therese Daviau, 46, MCM president, in charge of recreation and fire prevention. *

Richard Brunelle, 43, responsible for environment, public works and democratization. * Andre Lavallee, 38, responsible for planning, urban and community development, and traffic. Leaving the executive is Robert Perreault, who had been considered a front-runner for the chairman's job. He will remain chairman of the Montreal Urban Community Transit Corp. Others departing are Jacqueline Bordeleau and Fainstat, who both quit the committee after the Nov. 4 municipal election, and Kathleen Verdon, who lost her seat. Cousineau and Fainstat got standing ovations from the city council, which met yesterday for the first time since the election. Despite Fainstat's departure from the executive, Mayor Jean Dore said the English-speaking community's influence in the administration is "more or less intact." Fainstat will be reappointed next week as vice-chairman of the Montreal Urban Community, Dore said.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432045122?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-11-16

Pages p. A-1

Select in Zotero <zotero://select/library/items/S8TNTLR2>

Date d'ajout 08/11/2019 à 22:36:57

Modifié le 08/11/2019 à 22:42:12

Marqueurs :

Comité exécutif³

MCM dominates Rosemont but Goyer wins for Coalition: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé When Pierre Goyer quit the Montreal Citizens Movement a year ago, he worried that he couldn't get re-elected without the MCM bandwagon. Last night his fears were proven wrong as he squeaked past Haitian-born MCM candidate Jean-Claude Icart to hold onto his seat in District 14 (St. Edouard) and gave the fledgling Democratic Coalition its third councillor in city hall. Icart said last night that members of visible minorities have to continue to fight for recognition in city hall. "I will continue to fight at one level or another." MCM candidates in the rest of the Rosemont-Petite Patrie region were luckier. In Rosemont, incumbent councillor Michel Lemay fought off a strong challenge by the Municipal Party's Claude Lachapelle. In District 17 (Etienne Desmarreau), Montreal executive committee member Lea Cousineau triumphed over a surprisingly strong challenge from Civic Party candidate John Faratro. In District 15, (Pere Marquette), Civic Party candidate Gilles Desjardins failed in his bid to resume a family tradition of representing the area in city hall after MCM councillor Andre Cardinal parachuted in from Plateau Mont Royal and romped to victory. In District 16 (Louis Hebert), former councillor Claude Freniere, one of the Civic Party's higher-profile candidates, failed to get back into city hall after MCM incumbent Diane Martin won easily. In District 18 (Marie Victorin) MCM councillor Real Charest held his seat against challenges from the Civic Party's Paul L'Abbe, better known as Mr. Bingo, and Liberal party organizer Diane Phaneuf. The biggest MCM win was in District 19 (de Bourbonniere) where incumbent Andre Lavallee scored an easy victory over all his opponents.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432046088?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-11-05

Pages p. A-5

Select in Zotero <zotero://select/library/items/F97DDXL8>

Date d'ajout 08/11/2019 à 22:33:26

Modifié le 08/11/2019 à 22:36:57

Slums, vacant lots scar downtown zone; Prostitution and drug- dealing flourish in St. Jacques riding; Region 6: Centre: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Claude Arpin

Résumé The political organizer said it was easy to name downtown Montreal's top electoral issue. "It's what should

become of the district's eastern half," said Gilles Filion, "the one that looks like it was the target of aerial bombardment." The chief organizer for the Municipal Party was referring to St. Jacques district, home of prostitution, drug-dealing, rows of abandoned houses and growing harassment of its large homosexual community. Apart from St. Jacques, the downtown region - or "arrondissement centre" - contains the trendier district of Peter McGill, site of a pitched battle between the flamboyant Nick Auf der Maur and Arnold Bennett, avowed protector of tenants' rights. About 47,000 Montrealers live in the "centre" region, 24,000 of them registered voters. Knows pet peeves Andre Lavallee, chairman of the Comite Conseil d'Arrondissement for the city centre, considers himself familiar with residents' favorite peeves. After attending 18 public meetings on the region's future, the Montreal Citizens' Movement councillor believes major preoccupations include: * The preservation of existing residential areas. * The construction of more housing. * Ensuring a quality residential environment. * More regular garbage removal. * Less traffic in the business core. * Better control of drugs and prostitution. These concerns, said Lavallee, can best be addressed by returning Montreal to the residential centre it once was. People were chased out by the previous administration, he said. "That's because they were bent on developing a huge business sector that could accommodate a city of 10 million," he said. "That won't happen, so we propose to lure the people back." One way to do that, he said, is to make it more attractive to live downtown. "We also plan to add 10,000 new homes to the 3,000 already renovated by our administration." For the 21,825 Montrealers who inhabit St. Jacques district, one of the major preoccupations is the area's steady decline, the Municipal Party's Filion said. "More than 40 per cent of the district consists of boarded-up slums and vacant lots," he said. "Poverty is rampant and children are growing up within sight of the city's red-light district." His party's candidate in St. Jacques is Daniel Perreault, a young criminal lawyer whose family has lived in the area for 80 years. "We've always occupied the same 100-year-old Victorian house on St. Andre St.," he said. "Now I run my law offices out of there so I'm familiar with local issues." If he defeats incumbent Raymond Blain of the ruling MCM, Perreault plans to lobby for: * Privileged street parking for residents. * More police patrols in the evenings to protect the district's elderly who make up 32 per cent of the population. * Introduction of a neighborhood watch, where citizens can report suspicious characters to a third party without having to be called in by police as witnesses. * A supervised home for street-dwelling children. * Stricter control over building permits to encourage construction of new projects on vacant lots. * Better relations with police to end discrimination against the 18,000 to 20,000 homosexuals who live in the district's Gay Village, an area bordered by St. Hubert and Ontario Sts., Papineau Ave. and Rene Levesque Blvd. Francine Auclair, the Civic Party's candidate in St. Jacques, is also concerned about the district's elderly. "I want to see more frequent bus service," said the 36-year-old secretary. "After 7 p.m. it practically stops dead and my seniors are afraid to walk at night." Auclair would also press for more subsidized housing to help the district's single mothers. The latest figures, based on the federal census of 1986, show that for every 100 two-parent homes, there are 115 single-parent families, or more than twice the Montreal average. In Peter McGill, one of the main occupations these days is pleading with people to vote on Nov.4, one backroom planner said. "Voter turnout has always been dismal in the district," said MCM organizer Raymond Faucher. Outcome hard to predict In the 1986 election, only 4,704 votes were cast out of a possible 12,145. "That's a rate of 33 per cent, compared with 49.8 per cent for the city," Faucher said. "It's a unique district," he added, "one where the outcome is especially difficult to predict this time around because voter turnout could increase considerably." This is due to the presence of two Montreal political vedettes, Faucher said. Because Bennett and Auf der Maur have no major policy differences concerning one of the district's key issues - Montreal's master plan for downtown development - voter turnout will play a crucial role in determining the winner, Faucher said. A high turnout would be most beneficial to Bennett, he said, because his "clientele" consists of low- to middle-income tenants who don't usually vote. "He's made lots of friends among tenants over the years and they happen to make up 90 per cent of the population in his district." If enough of them vote, he said, Auf der Maur could be in trouble. Population: 50,160 Ethnic Breakdown: French 48.7% English 33.4% Chinese 2.8% Other 7% DISTRICT 26: PETER MCGILL NICK AUF DER MAUR Age: 48 Municipal Party Occupation: journalist, city councillor Phone: 937-0436 ARNOLD BENNETT Age: 39 Montreal Citizens' Movement Occupation: councillor Phone: 284-1080 WILLIAM CRONE Age: 63 Civic Party Occupation: engineer Phone: 843-8445 JOSE DI BONA Age: 37 Independent Occupation: engineer Phone: 935-8819 Not shown: PIERRE CORBEIL White Elephant The Democratic Coalition and Ecology Montreal are not running candidates in this district. DISTRICT 38: ST. JACQUES RAYMOND BLAIN Age: 39 Montreal Citizens' Movement Occupation: lawyer, city councillor Phone: 597-1900 DANIEL PERREAULT Age: 38 Municipal Party Occupation: lawyer Phone: 523-4264 FRANCINE AUCLAIR Age: 36 Civic Party Occupation: secretary Phone: 521-2661 Not shown: ALAIN TREMBLAY Age: 31 Democratic Coalition Occupation: printer Phone: 528-8866 Not shown: VINCENT TORRES Independent NORMAND POTVIN White Elephant

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432024321?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-10-29

Pages p. A-6

Select in Zotero <zotero://select/library/items/XNNLCPKW>

Date d'ajout 08/11/2019 à 22:30:09

Civic Party has high hopes to win seats; A former Drapeau stronghold, this region has split personality; REGION 3: ROSEMONT /PETITE PATRIE: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Elizabeth Thompson

Résumé In Rosemont-Petite Patrie the winds of prosperity blow from west to east. In the west, bounded by Jean Talon St. and the CP Rail tracks, lies the area dubbed Petite Patrie by the Dore administration. Family incomes are low, unemployment is high and the population density is nearly twice the Montreal average. More than one-quarter of its residents were born outside Canada. To the east lies Rosemont, slightly more prosperous and proud - an area that was well taken care of by former mayor Jean Drapeau. Cultural communities begin to give way to French-Canadian Catholics and a population much older than the Montreal average. Education levels throughout the district tend to be low, more than a third of residents have never even finished Grade 9. Fuelled by the popularity of the Drapeau administration, the region used to be a Civic Party stronghold until the Montreal Citizens' Movement tide swept the city in the election of 1986. Now the Civic Party regards this region as one of its best hopes for winning back council seats. Although some issues are specific to certain districts, others - such as a high crime rate, environmental problems like the Des Carrieres incinerator, the economic development of streets like St. Hubert and affordable housing - transcend all boundaries. The Municipal Party and the Civic Party are both calling for a return of police foot patrols, particularly on some of the busier arteries like St. Denis St. Mario Di Chiaro, Municipal Party candidate in St. Edouard district, is also calling for security guards to be hired for municipally owned low-income housing units. The battle for District 14 (St. Edouard) promises to be one of the tightest races in the region. Pierre Goyer, who defected from the MCM and is running for the Democratic Coalition, is facing strong challenges from Di Chiaro, Nicole Desormeaux of the Civic Party and the MCM's Jean-Claude Icart, one of the few black candidates in the election. The campaign is likely to hinge on issues ranging from the MCM's rezoning of St. Denis St., drugs and prostitution to improving the Marconi industrial park and finding a solution to traffic tie-ups around Jean Talon market. In District 15 (Pere Marquette), Civic Party candidate Gilles Desjardins wants to follow in the footsteps of his father and brother, both of whom represented the area. He is hoping to defeat the MCM's Andre Cardinal, a sitting councillor parachuted in from Plateau Mont Royal. In District 16 (Louis Hebert), Claude Freniere, former Civic Party councillor for northeast-end Riviere des Prairies, is trying to get back into city hall by taking on incumbent MCM councillor Diane Martin. Ecology Montreal candidate Normand Arsenault is running to give residents a chance to vote against the nearby Des Carrieres incinerator. In District 17 (Etienne Desmarteau), executive committee member Lea Cousineau is facing two opponents in her bid to win re-election as councillor for the district. But Bernard Labonte of the Municipal Party and John Faratro of the Civic Party are planning to confront Cousineau over issues like the Rosemont CLSC, demands for a new home for the elderly and plans to close the Paul Sauve arena. In District 18 (Marie Victorin), incumbent MCM councillor Real Charest faces challenges from a three opponents, including Municipal Party candidate Diane Phaneuf and Civic Party candidate Paul L'Abbe, known as "Mr. Bingo." Again, the proposed closing of the Paul Sauve arena, home to bingo games as well as sports events and rallies, is expected to be an issue. In District 19 (Bourbonniere), incumbent MCM councillor Andre Lavallee is surrounded by a field of women led by Annette Tasse, a founding member of the Municipal Party. With higher than average percentages of homeowners, municipal taxes and crime could figure here. In District 20 (Rosemont), even his opponents admit Municipal Party candidate Claude Lachapelle is currently leading in his bid to unseat incumbent MCM councillor Michel Lemay. With two weeks to go, the winds of change appear to be blowing through Rosemont-Petite Patrie, a factor that could make it difficult for the MCM to repeat its clean sweep of 1986. POPULATION: 133, 295 ETHNIC BREAKDOWN: FRENCH: 83.5% ENGLISH: 4.2% ITALIAN: 4% OTHER: 8% DISTRICT 14: ST. EDOUARD Nicole Desormeaux Age: 49 Civic Party Occupation: Accountant Phone: 273-5113 Mario Di Chiaro Age: 35 Municipal Party Occupation: Liberal organizer Phone: 948-1425 Pierre Goyer Age: 37 Democratic Coalition Occupation: Co-operative housing administrator and city councillor Phone: 273-7835 Jean-Claude Icart Age: 42 Montreal Citizens' Movement Occupation: Director, office of the Haitian Christian community Phone: 273-7511 DISTRICT 15: PERE MARQUETTE Andre Cardinal Age: 50 Montreal Citizens' Movement Occupation: Journalist, city councillor Phone: 273-5990 Gilles Desjardins Age: 50 Civic Party Occupation: Postman Phone: 270-2951 Not shown: Youssef Masrouj; Age: 28; Ecology Montreal; Occupation: Lab technician. Yvan Girouard; Age: 35; Municipal Party; Occupation: Journalist; Phone: 334-2049. Cheryl Pruitt, Independent Real Tremblay, White Elephant DISTRICT 16: LOUIS HEBERT Claude Freniere Age: 55 Civic Party Occupation: Businessman, former city councillor Phone: 273-6193 Christine Landerman-Boyer Age: 21 Municipal Party Occupation: Works with autistic children Phone: 259-4264 Diane Martin Age: 44 Montreal Citizens' Movement Occupation: Teacher Phone: 725-1604 Not shown: Normand Arsenault; Age: 28; Ecology Montreal; Occupation: Freelance writer/editor. DISTRICT 17: ETIENNE DESMARTEAU Lea Cousineau Age: 48 Montreal Citizens' Movement Occupation: Teacher, city councillor Phone: 725-1604 John

Faratro Age: 32 Civic Party Occupation: Real estate promoter Phone: 722-9907 Bernard Labonte Age: 44 Municipal Party Occupation: Hospital administrator Phone: 721-2223 DISTRICT 18: MARIE VICTORIN Real Charest Age: 46 Montreal Citizens' Movement Occupation: Life insurance broker Phone: 721-4944 Paul L'Abbee Age: 49 Civic Party Occupation: Businessman Phone: 725-4220 Diane Phaneuf Age: 39 Municipal Party Occupation: Political aide Phone: 721-2223 Not shown: Anna Daugulis; Age: 40; Ecology Montreal; Occupation: Teacher. DISTRICT 19: BOURBONNIERE Manon Couture Age: 23 Democratic Coalition Occupation: Student Phone: 521-5103 Nathalie Flageol Age: 24 Civic Party Occupation: Lawyer Phone: 725-3809 Andre Lavallee Age: 38 Montreal Citizens' Movement Occupation: Teacher Phone: 725-1604 Annette Tasse Age: 41 Municipal Party Occupation: Lab technician Phone: 721-3414 DISTRICT 20: ROSEMONT Claude Lachapelle Age: 37 Municipal Party Occupation: Insurance broker and financial counsellor Phone: 725-0536 Marylene Leblanc Age: 25 Civic Party Occupation: Economist Phone: 725-8889 Michel Lemay Age: 42 Montreal Citizens' Movement Occupation: Consultant, city councillor Phone: 725-1604 Not shown: Jean-Yves Claveau; Age: 32; Democratic Coalition; Occupation: Hotel worker; Phone: 374-0619. Daniel Lauzon, White Elephant Information and photographs represent all that was available at press time as supplied by parties and/or candidates. Nicole Desormeaux Mario Di Chiaro Pierre Goyer Jean- Claude Icart Andre Cardinal Gilles Desjardins Nicole Desormeaux Claude Freniere Christine Landerman-Boyer Diane Martin Lea Cousineau John Faratro Bernard Labonte Real Charest Paul L'Abbee Diane Phaneuf Manon Couture Nathalie Flageol Andre Lavallee Annette Tasse Claude Lachapelle Marylene Leblanc Michel Lemay

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432025958?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-10-24

Pages p. A-6

Select in Zotero <zotero://select/library/items/JP7WU4LD>

Date d'ajout 08/11/2019 à 22:22:55

Modifié le 08/11/2019 à 22:30:08

Old Montreal parking-lot project blocked; Work would demolish foundations of former Parliament buildings: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Marian Scott

Résumé A committee of city councillors yesterday blocked approval for an underground parking lot that would require demolishing the foundations of what was once Canada's Parliament, in Old Montreal. "We must discuss the basement before we discuss the parking lot," Andre Lavallee, chairman of the downtown advisory committee, told a meeting on Notre Dame St. E. The committee, whose powers are not binding, asked the city's executive committee to provide more details on the project. Creating the parking lot at Place d'Youville between McGill and St. Pierre Sts. would also mean destroying part of the William collector, an underground canal built in 1832 to divert the St. Pierre River, which then flowed east from McGill to the St. Lawrence River. The 300-metre limestone conduit is a feat of 19th-century engineering that should be saved, the panel was told. "This is not a ruin. This is a work of art in perfect condition," said Francois Charbonneau, a Universite de Montreal urban-planning professor. The 470-space, \$10-million parking lot was proposed by the Societe Immobiliere du Patrimoine Architectural (SIMPA), a para-municipal corporation in charge of developing Old Montreal. It would replace an above-ground parking lot on Place d'Youville, which would become a public square. The underground lot would be directly underneath the site of the former Ste. Anne's market, which served as the Parliament for the Province of Canada from 1844 to 1849, before an angry mob burned it down and the capital was moved from Montreal to Toronto. The St. Pierre River no longer flows through the collector, which simply became part of the sewage system. Last year, it was closed and replaced by a new sewer connected to the Montreal Urban Community's east-end treatment plant. Archeologist Francois Veronneau, said SIMPA rejected a proposal that would have saved part of the conduit while sacrificing 10 parking spaces. SIMPA has proposed to provide public access to another part of the collector from an interpretation centre to be built on de la Commune St. The six-member committee was evenly split on the issue, with Lavallee casting the deciding vote against approval. John Gardiner, member of the executive committee responsible for development, argued the underground garage must go ahead. "If there's no parking lot, there won't be any restoration of the ruins," he warned. Map shows location of William collector and proposed parking-lot project.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432000435?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-08-31

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/VMTCK7LH>

Date d'ajout 08/11/2019 à 22:15:56

Modifié le 08/11/2019 à 22:18:50

Marqueurs :

Gardiner⁵, SIMPA

Committee backs high-rise proposal in master plan: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Résumé Montreal should pass tough zoning bylaws to protect residential and heritage buildings downtown, a committee studying a proposed master plan for the city centre said yesterday in a report. But the committee, headed by Montreal Citizens' Movement Councillor Andre Lavallee, also approved one of the most contentious proposals in the master plan - one that would allow skyscrapers of up to 200 metres (approximately 45 storeys) to be built on empty lots in the business district. In all, the report calls for 101 changes to the plan tabled in January. The report now goes to the executive committee, which will use it to draw up a final version of the plan, expected to be tabled next month at council. The plan for the area bounded by Atwater Ave., Amherst St., the St. Lawrence River and Mount Royal, would be implemented through a series of zoning bylaws. Lavallee said at a news conference that one of the major messages in the committee report is that residential areas downtown must be protected. "The committee strongly believes that wherever there's a homogeneous residential sector - for example, a street that has three-storey residential buildings on it - a zoning bylaw should be passed to preserve this residential neighborhood," Lavallee said. The report also recommends: * That no exceptions to height limits on buildings be granted for any projects in Old Montreal or other districts with buildings of historical value. * That developers should contribute to increasing green space downtown as a condition of approval to build. * That buildings of up to 200 metres be allowed in the business district - bounded by Guy, Sherbrooke and Bleury Sts. and Rene Levesque Blvd. But an area around Crescent, Bishop and Sherbrooke Sts. would be excluded since a special study is being made. * That exceptions to height limitations be permitted on downtown vacant lots adjacent to highrise buildings. There are between five and 10 such sites. Councillor Arnold Bennett, a member of committee, said yesterday he is satisfied with the report. "The only recommendation that I have any doubts about is the one that permits 200-metre buildings in the central business district." But Municipal Party Councillor Nick Auf der Maur, who represents the downtown Peter McGill district, said the city has been incompetent in its attempts to draw up an urban plan. "We're going to end up with a pastiche of several documents next month at city council with no cross referencing," Auf der Maur said. He was also a member of Lavallee's committee. Dinu Bumbaru, executive director of Heritage Montreal, said in an interview Lavallee's report "sounds like it's agreeing in principle with what heritage groups have to say while agreeing in practice with developers." Lavallee agreed there has been confusion in the drafting of the plan but "I would qualify it as normal because this is an extremely complex process."

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431995247?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-08-23

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/6STXQQSC>

Date d'ajout 08/11/2019 à 22:11:39

Modifié le 08/11/2019 à 22:15:56

Quality report

- Item has no authors

Municipal parties aren't unanimous: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Henry Aubin

Résumé Where do the various parties stand on the master plan? All four Montreal Citizens Movement councillors who attended last week's hearings of the Comité-Conseil d'Arrondissement for the city centre voted in favor of the package described in the article to the left of this one: chairman Andre Lavallee, John Gardiner, Arnold Bennett and Diane Martin. Two other MCM members, Nicole Caron-Gagnon and Raymond Blain, were absent all days.

The one opposition member on that body, Nick Auf der Maur of the Municipal Party, voted in favor. He is Bennett's electoral opponent in the centre-city district of Peter McGill. The Democratic Coalition's Marvin Rotrand, however, said his party opposed most parts of "this plan, which would manhattanize Montreal." That party, which includes four councillors who left the MCM because they said it was drifting from its mandate, seeks an "overall down-sizing" of the master plan. As well, the Civic Party's candidate in Peter McGill, William Crone, said he was against the master plan. "We're strictly against oversized buildings that don't blend in with their surrounding areas," he said. "We're strictly against oversized buildings that don't blend in with their surrounding areas," he said. It should be noted that Lavallee's Comite-Conseil did not rubberstamp every aspect of the master plan. Far from it. Bennett and Auf der Maur, for example, were both opposed to one of the plan's most controversial proposals: the boosting of heights of buildings along such streets as Crescent, Bishop, Mackay and Tupper from three storeys to as many as eight. However, they and other committee members did not kill that scheme outright. They merely put off further consideration of this explosive proposal until next year. In short, what is too hot to touch now will get attention only after the election.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431996196?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-08-14

Pages p. B-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/XPIGPYLU>

Date d'ajout 08/11/2019 à 21:44:52

Modifié le 08/11/2019 à 22:01:54

Gardiner tries to calm critics; Says radical provisions won't have legal weight: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Henry Aubin

Résumé John Gardiner, the member of the Dore administration overseeing the master plan, assures critics that they should not worry about the plan's most controversial provisions because these provisions lack legal weight. Gardiner says that zoning regulations to be made in 1991, following the formal adoption of the master plan this fall, will have that weight. The regulations will translate the master plan's general principles into lot-by-lot rules on height, density and other key details. He stresses it is likely that these regulations will often reduce the scale of buildings that the master plan calls for. He stresses there will also be public consultation for these zoning changes. The chairman of the body that held last week's hearings, Andre Lavallee of the Montreal Citizens Movement, further sought to dampen critics' fears by saying the MCM's 1990 election platform may include a promise to permit citizens to vote on these zoning changes in neighborhood referendums. Residents of all of Quebec's 1,500 municipalities except Montreal and Quebec City have a legal right to hold such referendums. Lavallee's statement recalled the MCM's 1986 platform, which also promised such referendums. Since then, however, in the face of requests from such advocates for real-estate interests as David Powell, the MCM has retreated from that promise. Is there any more substance to a referendum promise in 1990 than in 1986? Pressed on this issue in an interview, Gardiner said that if citizens were given the power to take part in zoning referendums it would only be after the zoning changes flowing from the master plan had already been adopted by city council. Citizens will therefore have only one chance to use their vote to express themselves on downtown's transformation, the general city election on Nov. 4.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432000405?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-08-14

Pages p. B-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/4A2X44SE>

Date d'ajout 08/11/2019 à 22:05:53

Modifié le 08/11/2019 à 22:08:42

Marqueurs :

Centre-ville⁷, Plan d'urbanisme⁸

Zoning plan ignites bitter feud to save skyline: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Marian Scott

Résumé WELCOME to high-rise haven. That's the outlook for the Montreal of the future, now that a city-hall committee has approved a package of zoning guidelines that would allow buildings of 36 storeys and more in much of the downtown core. If you like the high-rises that have replaced once-stately graystones along Sherbrooke St., you'll love the Montreal Citizen Movement administration's blueprint for the future. The south side of Sherbrooke St., between Drummond and Mansfield Sts., and Mary Queen of the World Cathedral are among dozens of sites earmarked for 36 storeys or more in the planning document approved this week by the five-councillor downtown advisory committee. On St. Jacques St., where gargoyles peer down from grand old banks, 20-storey towers would be allowed. The amendments have led to a bitter confrontation between the administration of the MCM - once a voice for conservation in the city - and preservationists. "(John) Gardiner (executive committee member responsible for housing and development) sounds like the mouthpiece of developers," charged architect Joe Baker, a founding MCM member. "We've been rebuffed on every occasion: Overdale, the Queen's Hotel, the York Theatre, the Museum of Fine Arts expansion," architect Michael Fish said. The height guidelines are part of a last-minute package of amendments to the city's long-awaited downtown master plan, announced in January. The plan outlines the city's vision of its future, in spheres such as housing, transportation, construction and economic activity. Revealed by the planning department May 31, the amendments came as a bombshell to conservation groups. "There was no news conference. We only found out about it by accident," said Jean-Claude Marsan, dean of architecture and urban planning at the Université de Montreal, who worked on earlier versions of the plan. "This is no longer a master plan. It is a development plan," he charged. However, Gardiner, the man responsible for the plan, insisted repeatedly that these amendments will not alter the face of the city. The higher height limits carry no weight until implemented by zoning bylaws, he said, and the city has no plans to put them into practice. "We have no lessons to learn," Gardiner said of his administration's record on conservation. David Powell, secretary of the Urban Development Institute, a developers' lobby, called criticism of the amendments by conservationists "confused and unfocused." "A lot of the fears that are being expressed are totally unfounded," he said, adding that Montreal has tough measures to protect heritage buildings. But conservationists aren't reassured. "If buildings aren't going to be torn down, then why put this zoning on them?" asked Dinu Bumbaru, director of Heritage Montreal. "I don't understand. Nobody understands," Baker said. Critics' fears are compounded by their perception the city hasn't acted openly. The group A l'Action Montreal complained that committee meetings held this week on the amendments were scheduled when many Montrealers are still on vacation. Publicity was scarce and documents were difficult to read. Under intense pressure from the public, the committee rejected proposals to allow 10-storey buildings in the low-rise Bishop-Crescent Sts. area, and an 18-to-20-storey complex on the grounds of the Elysee Theatre. Proposals to allow high-rise construction in parts of Old Montreal were also put on hold pending further study. Committee chairman Andre Lavallee said in an interview the changes prove the process has been fair. "It's not perfect, but it's a very open process," he said. However, Lavallee and committee members Gardiner, Diane Martin, Nick Auf der Maur and Arnold Bennett unanimously approved amendments tripling maximum building heights in central downtown - mostly limited to 12 storeys or less under the initial master plan. "I'm for the amendments because they permit concentration in the downtown," Martin said. Cameron Charlebois, a spokesman for developers, argued that big companies need buildings of 25 to 34 storeys. If they can't build them downtown, they will go elsewhere, he said. But Bumbaru countered that small-scale head offices, such as the Maison Alcan, show there is a market for buildings other than skyscrapers. The amendments present a vision of the city which is "extremely worrying," he said. If implemented, the increased heights will create a city of high-rise canyons where "you wonder whether there will be any life after 5 p.m.," he said. Proposals to allow skyscrapers along St. Antoine and St. Jacques Sts. would create a wall of buildings separating Old Montreal from the rest of the city, he said. Baker said the quality of the city environment, in terms of "scale, comfort, the pleasure of going for a walk and safety," will suffer if the high-rise vision is implemented. And he predicted that if growth is concentrated in very high buildings, few of the vacant lots dotting the city core will be filled in. Speculators who own vacant land will wait for a very large project to get a high price, rather than settling for a more modest building and profit, he said. While looser height restrictions don't mean the city will start handing out demolition permits allowing the destruction of architectural treasures such as Mary Queen of the World Cathedral or Windsor Station, critics say they open the door to higher buildings in the event of fire - accidental or otherwise. "There will be insecurity, there will be speculation and there will be lots of 'little brush fires,'" Baker said. Tenants rights lawyer Dida Berku, who took part in conservation battles that resulted in a 1974 zoning bylaw protecting low-rise housing in western downtown, said the amended plan sets back protection for buildings by 20 years. "If they go through, we're back to where we were in 1973," she said. "I never dreamed that in 1990 we'd be having the same discussion."

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432003727?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-08-11

Pages p. B-1

Select in Zotero zotero://select/library/items/76I7PC6X

Date d'ajout 08/11/2019 à 12:55:26

Modifié le 08/11/2019 à 12:58:39

Marqueurs :

Baker, Fish⁵, Gardiner⁵

Keep building heights down, city urged; Citizens say noise, traffic and crime becoming unbearable:
[FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Marian Scott

Résumé City dwellers made a heartfelt plea for a more liveable environment last night at the opening of a city hall committee meeting on amendments to the downtown master plan. "It's become unlivable," complained Bernard Brault, one of 40 residents, mostly of the Milton St.-St. Laurent Blvd. area, who complained that noise, crime and traffic are getting out of hand. The residents' questions came as city's downtown advisory committee began study on more than 300 proposed amendments to the master plan that would increase maximum heights in some areas to 10, 20 or even 40 storeys. Clark St. resident Jean Jette complained that bars on St. Laurent Blvd. are making his life miserable. "What's it going to be like when there will be six- to 12-storey buildings around us?" he asked. Jeff Bertram, an architect who owns a building at 3561 Clark St., accused the city of "giving developers a gold mine" by drastically raising height limits. The amendments, introduced by the planning department May 31, increase height limits for buildings on hundreds of sites throughout the city core. For example: * Twenty-storey buildings would be allowed in Chinatown and on some sites in Old Montreal now occupied by historic low-rises. * Forty storeys would be allowed on the sites of Windsor Station, Mary Queen of the World Cathedral and the now-demolished Queen's Hotel. * Twenty storeys would be allowed on the site of city hall. * Limits on the sites of historic downtown mansions on Sherbrooke St. W. would be increased to 12 storeys from four. * Bishop, Crescent and Mountain Sts. and the Tupper St. and Lincoln Ave. neighborhoods would be rezoned for 10 storeys instead of the current four. Critics, such as the conservation group A l'Action Montreal, charge that increasing height restrictions will promote speculation, arson and insecurity. A l'Action founder Jeremy Searle accused the city of scheduling the meetings in midsummer because a lot of people are away on vacation. "It's important the committee throw out the amendments completely," he said. In an interview, John Gardiner, member of the executive committee responsible for housing and development, said the height restrictions proposed in the amendments don't necessarily mean the city will allow higher buildings. "It is only a master plan, which gives a general direction and broad guidelines," he said. When asked what possible benefit the city could gain by increasing height restrictions on sites such as that of city hall, he said the amendments simply correct "premature efforts at zoning" contained in earlier versions of the master plan. Downtown advisory committee chairman Andre Lavallee assured the residents the amendments haven't yet been approved. Councillor Arnold Bennett, who is running in the downtown Peter McGill district in the Nov. 4 election, said he will oppose plans to lift height restrictions in the Crescent-Bishop Sts. neighborhood. The amendments were proposed by Gardiner's department and approved by the executive before being submitted to the committee for approval. The committee will make recommendations on the amendments later this month. Council is expected to vote on the final version of the master plan in September.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/432004211?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-08-08

Pages p. A-3

Select in Zotero zotero://select/library/items/DYDGDJS7

Date d'ajout 08/11/2019 à 12:48:08

Modifié le 08/11/2019 à 12:52:13

Marqueurs :

Centre-ville⁷, Consultation⁴, Plan d'urbanisme⁸

Train exhaust pollutes offices city report says: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Kate Dunn

Résumé A city report on office air quality says train exhaust from Central Station is a major source of air pollution going through underground walkways to office buildings such as Place Ville Marie. "There exists in the heart of the city of Montreal a major source of interior air pollution affecting to varying degrees a group of buildings largely frequented by the public," Andre Lavallee, chairman of the city planning committee, told reporters yesterday. His committee wrote the report. The committee is recommending the city push the federal government to solve the exhaust problems in Central Station and air-quality problems in connected buildings. Lavallee said the train station is under federal jurisdiction. Pierre Saucier, operations manager for Place Ville Marie's heating and ventilation systems, said air from the walkways is trapped between doors leading into Place Ville Marie. The air in the doorways is pressurized to minimize its movement into Place Ville Marie. Saucier said there had been air-quality problems when asphalt on Rene Levesque Blvd. was torn up last year above passages connecting Place Ville Marie, the Queen Elizabeth Hotel and the train station. Doors to Place Ville Marie had to be removed. But he said the problems soon will be resolved when the doors are reinstalled. Saucier said Place Ville Marie had the air quality in the building analyzed in February "and the results were very good." No one from Place Bonaventure was available for comment. Lavallee said most mechanically ventilated buildings have adequate circulation systems to bring fresh air in. But too often fresh-air vents have been shut to cut down on heating costs, he added. Lavallee recommends the city raise the required fresh-air intake in public buildings to 10 litres per second per person from 3.75 litres.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431965259?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-05-09

Pages p. A-4

Select in Zotero <zotero://select/library/items/2GVPBP14>

Date d'ajout 08/11/2019 à 12:43:58

Modifié le 08/11/2019 à 12:46:56

Marqueurs :

Centre-ville⁷, Place Ville Marie, Pollution, Qualité de l'air

Final hearings set on downtown plans: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Résumé A final round of public consultations on a downtown master plan for Montreal will begin Tuesday, Councillor Andre Lavallee said yesterday. Lavallee said at a news conference five consultations will take place before the end of the month, each on a specific theme such as planning objectives. Sixty groups and individuals have already filed notice that they will make presentations. But other members of the public also will be able to have their say. The consultations are being held under the auspices of the city's downtown district advisory committee, which meets regularly to consult with Montrealers on issues coming before council. More information on the hearings is available at 872-1990. Once consultations are over, Lavallee's committee will report to the city executive committee. A final version of the plan then will be sent for approval, probably in June, to council.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431967174?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-05-03

Pages p. A-9

Select in Zotero <zotero://select/library/items/K4B8JMHV>

Date d'ajout 08/11/2019 à 12:38:04

Modifié le 08/11/2019 à 12:41:59

Marqueurs :

Centre-ville⁷, Comité conseil d'arrondissement³, Consultation⁴, Plan d'urbanisme⁸

Quality report

- Item has no authors

Grade 6 class springs into action to tidy up north-end neighborhood; St. Mathieu students win city-wide clean-up contest: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Lewis Harris

Résumé When spring officially arrives today at 4:19 p.m., the students in Huguette Ste. Marie's Grade 6 class will have more on their minds than exams and the countdown to summer vacation. The 25 students at the St. Mathieu public school in north-end Montreal will be thinking about the mounds of litter that show up on city streets after the snow melts. And Ste. Marie's brood of 12-year-olds, winners of a city contest on how best to keep Montreal clean, will be doing something about it: They will politely suggest to anyone they see dropping litter that they pick it up and hold onto it until it can be left in a garbage bin. And they'll be out looking for rubbish themselves. Also, one of Ste. Marie's students will be assigned every day to take a waste bin into the school yard during recreational periods so that children can get rid of candy wrappers and other rubbish without fouling the play area. Nothing too original in all of this, you might think. But Montreal officials liked the let's-get-to-it approach so much, they singled out Ste. Marie's students as an example of how best to tidy up Montreal. Ste. Marie's class was one of about 100 groups that answered a call by Montreal last autumn, posted in the city's Acces Montreal offices, for suggestions on how best to improve the city's cleanliness. Ideas received by the city included adding litter bins in various parts of Montreal, placing covers on all bins so that they can be left outside in winter and finding ways to control dog excrement. "What we liked best about the letter from the St. Mathieu students was that the kids were willing to do something themselves," city councillor Andre Lavallee said yesterday in an interview outside the school. "Just about everyone else who wrote us had plenty of ideas for what other people should do or what the city should do," added Lavallee, who sits on a city committee responsible for public works. "All the kids in this class signed the letter, so it represents a sort of contract they made with the city to try to help keep the city clean. "We'd like all other Grade 6 kids in the city to do the same thing." Earlier, Lavallee presented the youngsters with a poster of Montreal taken from a satellite and other mementos. The children seemed as impressed with the television cameras on hand to cover the story as they were with their own success. "I think what we're doing is one way to fight pollution," said student Yannick Gagnon. Ste. Marie said she saw no danger in having students tell strangers to pick up their litter. "Not if they're polite when they do so," Ste. Marie said. Montreal will spend \$76 million this year on a spring-cleaning blitz that began yesterday.

Publication The Gazette

Date 1990-03-20

Select in Zotero zotero://select/library/items/MJKR8PBM

Date d'ajout 08/11/2019 à 12:34:53

Modifié le 08/11/2019 à 12:37:11

Marqueurs :

Déchets, Environnement², Participation

Lavallee gets MCM caucus post: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Résumé Andre Lavallee has been named chairman of the Montreal Citizens' Movement caucus co-ordinating committee at city hall, MCM officials announced yesterday. Lavallee, the MCM city councillor for Bourdonnere district, replaces Diane Barbeau. Lavallee held the same position in 1987 and was vice-chairman until a year ago, when he quit after a tiff with executive committee member John Gardiner. Party officials also announced yesterday that councillors Barbeau, Nicole Milhomme and Sharon Leslie will be vice-president, treasurer and communications official respectively on the committee Lavallee heads.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431914597?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-02-20

Pages p. A-3

Select in Zotero zotero://select/library/items/GF8NJVSW

Date d'ajout 08/11/2019 à 12:30:55

Modifié le 08/11/2019 à 12:32:58

Marqueurs :

Barbeau, Gardiner⁵, Leslie³, Milhomme

Quality report

- Item has no authors

Federal subsidy sought: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Résumé Two city councillors will ask federal Housing Minister Alan Redway today to restore renovation subsidies cut in the last federal budget. Andre Lavallee, chairman of the city's housing committee, said the federal government cut annual renovation subsidies to Montreal to \$5 million from \$10 million last May. The budget eliminated subsidies to renovate rental housing but maintained subsidies to renovate single-family homes, he said. Councillor Arnold Bennett said the measure hit Montreal harder than other Canadian cities because 75 per cent of Montrealers are tenants. Many Montreal homeowners aren't eligible for renovation subsidies for because the subsidies exclude multi-family dwellings such as duplexes, which are common in Montreal. More than 60,000 housing units in the city need renovation, said councillor Manon Forget, who will go to Ottawa with Lavallee.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431903810?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-01-30

Pages p. A-4

Select in Zotero <zotero://select/library/items/YLCQ6FJQ>

Date d'ajout 08/11/2019 à 12:26:43

Modifié le 08/11/2019 à 12:28:56

Marqueurs :

Bennett², Forget

Quality report

- Item has no authors

Limit downtown towers: councillors; Report to MCM caucus criticizes proposed master plan: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Résumé New downtown buildings should be limited to 39 storeys and the city should freeze construction of underground malls, five influential city councillors say in a confidential report on Montreal's downtown master plan. The report, by councillors Raymond Blain, Richard Brunelle, Andre Lavallee, Abe Limonchik and Diane Martin of the ruling Montreal Citizens' Movement, could signal significant changes to a proposed downtown development plan the administration will make public today. The report, which will be debated today by the MCM caucus, has some pointed criticism for the plan, first shown to MCM councillors on Dec. 4. It says a 39-storey limit would look better, even though council could bypass that limit when it wanted. Downtown height restrictions of up to 48 storeys or 200 metres - as now proposed in the master plan - "could be poorly perceived by the public" since it would appear that the city is ready to permit construction of huge projects. "We propose that the limit be fixed at 39 storeys, but that this limit be can be bypassed by using the 'general plan' procedure," the report continues. The procedure, often criticized by heritage groups which say it does little to control development, now allows council to approve projects on a case-by-case basis, despite existing zoning. For example, two 45-storey projects were approved by council in October 1988, even though zoning in the area limits building to four storeys. The general plan refers to the overall project tabled by a developer. The five-page report also says: * A "moratorium" should be placed on construction of underground shopping malls so that St. Catherine St. can retain its character as a street for shoppers. * The master plan takes a "timid attitude" toward pedestrian and bicycle traffic and mass transit. The report also notes that "the master plan involves us in choices regarding strategy and development. It is regrettable that this strategy was not defined before

publication of the master plan." And the report says there are important omissions, such as no mention for the need for a bus dock at the McGill Metro station for people transferring between buses and the subway. In all, the report lists 13 points in the master plan that it says need more work, including development of more green space and a better policy for protecting the city's heritage. The authors, most of whom represent downtown districts on council, could not be reached for comment yesterday. But councillor Arnold Bennett said in an interview he expects the report's proposals to become policy. "I expect the administration to go along with the changes recommended in this report once it has been accepted by caucus," Bennett said, adding that he is aware of the contents of the report even though he has not yet seen it. "The five councillors who wrote this report know what they're doing." The plan is to be tabled at council Wednesday. It will undergo public consultation and a final version is expected to be approved by early autumn. It then would be the blueprint for downtown development. In 1986, the MCM criticized the Civic Party administration of then- mayor Jean Drapeau for its lack of control over downtown development. The MCM made a master plan one of its key promises in the election that year. The MCM also plans to make public today eight other development plans for other parts of the city in a public-relations blitz aimed at getting Montrealers involved in urban planning. Plans for areas outside downtown are not expected to get final approval for at least two years. Work is already advanced on the down town plan since the city made a series of proposals in March 1988.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431909503?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1990-01-15

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/ULG9WBD6>

Date d'ajout 08/11/2019 à 12:18:43

Modifié le 08/11/2019 à 12:26:10

Marqueurs :

Bennett², Blain², Brunelle, Centre-ville⁷, Limonchik, Martin, Plan d'urbanisme⁸

Quality report

- Item has no authors

Housing policy outline to come in September: [Final Edition]

Type Article de journal

Résumé A committee studying a Montreal housing policy will table final recommendations at city council in September, councillor Andre Lavallee said yesterday. Lavallee's standing committee on housing recently ended a series of hearings during which 97 groups and individuals tabled briefs on the proposed housing policy. The policy contains a series of proposals aimed at curbing the flow of Montrealers to the suburbs by making it easier to own property in the city. One proposal in the five-year, \$150-million plan would give property tax breaks to first-time purchasers of homes that cost no more than \$95,000.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431805418?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1989-06-22

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/NIESFUA9>

Date d'ajout 08/11/2019 à 12:16:13

Modifié le 08/11/2019 à 12:17:50

Quality report

- Item has no authors

City executive is sorry for speaking out of turn: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Résumé City executive committee member John Gardiner has apologized to his colleagues in the Montreal Citizens'

Movement caucus for speaking out of turn on possible changes to a proposed city housing policy. MCM officials said yesterday Gardiner, the executive committee member responsible for housing, apologized Monday at a regular meeting of the MCM caucus. Last week, Gardiner suggested that he might change a proposed city policy of giving property tax breaks to first-time buyers of houses valued at \$95,000 or less or condominiums valued at \$75,000 or less. Gardiner made the suggestion after meeting with a group of developers. He said the city could help more people to qualify by applying the \$95,000 and \$75,000 ceilings to the value of the building only, and not the building and the property. But the suggestion angered city councillor Andre Lavallee, chairman of a city council housing committee now holding marathon hearings on the proposed policy. Lavallee quit as vice-chairman of an internal caucus organizing committee to protest what he said was Gardiner's interference in the committee's work. Lavallee told colleagues Gardiner should wait for a report from the housing committee before deciding on any changes. Lavallee's committee is holding public hearings until early next month. Its final report is not expected before summer. MCM officials said Lavallee appeared to accept Gardiner's apology at Monday's meeting though he did not respond to it. Neither Lavallee nor Gardiner could be reached yesterday.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431776589?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1989-04-26

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/JV4EZ648>

Date d'ajout 08/11/2019 à 12:12:53

Modifié le 08/11/2019 à 12:15:47

Marqueurs :

Gardiner⁵

Quality report

- Item has no authors

Des choix s'imposent pour le centre-ville [de Montréal]

Type Article de journal

Auteur Marianne Favreau

Résumé Dans les mois qui viennent, plusieurs débats importants se feront sur le centre-ville, indiquait cette semaine le président de la commission d'aménagement, M. André Lavallée. Les plus importants concernent l'adoption d'un nouveau zonage et des procédures d'approbation des grands projets de construction, à la suite des discussions publiques sur l'aménagement du centre-ville. Le conseiller Lavallée va déposer demain au conseil un rapport sur ces questions, donnant des exemples de la façon dont procèdent d'autres villes nord-américaines dans leur centre-ville. Et la commission retiendra des hypothèses sur lesquelles on devrait dégager un consensus, estime M. Lavallée, avant de discuter du zonage du centre-ville. Doit-on établir un zonage très normatif qui reflète fidèlement les objectifs du plan d'urbanisme et ne tolère que peu ou pas de dérogation? C'est l'option retenue par le rapport Saumier à la suite des consultations. Doit-on traiter plus ou moins systématiquement tous les grands projets par la procédure du plan d'ensemble (étude à la pièce), ce qui ouvre la porte à toutes formes de dérogation? Doit-on établir un système de dérogations contrôlées, avec une réglementation souple et un coût déterminé à l'avance pour certaines dérogations? Le service de l'habitation et du développement urbain souhaite un système offrant la possibilité de déroger aux règlements. Entre-temps, la commission veut aussi s'assurer que les projets adoptés par le conseil ne contrediront pas les orientations préliminaires d'aménagement et le consensus établis lors des consultations publiques. Aussi, recommande-t-elle que l'administration raffermisse le règlement de zonage intérimaire du centre-ville et délimite de façon plus précise les critères d'évaluation des grands projets.

URL <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2261846>

Publication La Presse

Date 1989-04-09

Pages p. B-5

Select in Zotero <zotero://select/library/items/97TIYLZC>

Date d'ajout 17/11/2019 à 16:52:01

Modifié le 17/11/2019 à 18:07:20

Marqueurs :

Centre-ville⁷, Lavallée², Zonage³

Housing panel swamped as public hearings begin: [Final Edition]

Type Article de journal

Auteur Lewis Harris

Résumé A committee studying a new housing policy for Montreal could find itself holding "marathon hearings" because of the number of groups that want to be heard, city councillor Arnold Bennett said yesterday. Bennett, a member of the city's standing committee on planning, housing and public works, said in an interview that "the sheer volume of briefs is going to make it difficult to have discussions with the various groups in proper depth." City officials said yesterday a total of 97 groups or individuals have asked to appear before the committee. For now, 10 minutes has been allotted for each appearance. "The briefs are very representative of the many groups interested in housing in the city and we're going to have plenty of work ahead of us studying them," said committee chairman Andre Lavallee. Hearings before the committee began last night at Montreal city hall with eight groups and two private citizens scheduled to appear. Hearings are expected to be held at least three days a week for the next three weeks, with 10 groups scheduled for each session. The committee will hold a number of public, working sessions to decide which recommendations to retain for its final report. The report is to be tabled at city council in June. The city's executive committee then will have 60 days to produce a final version. The city set up the hearings after tabling 40 proposals in February. The proposals, which could cost the city an estimated \$150 million over the next five years, included such things as property tax breaks for first-time buyers of homes worth \$95,000 or less and a limited lifting of the ban on conversion of apartments to condominiums. Bennett predicted the proposed policy would undergo "substantial modification" following the committee hearings. Last night, the Centre de services sociaux du Montreal metropolitain was the first group to be heard. The social affairs agency urged the city to increase the number of low-cost units for low-income earners. The group also urged the city to control speculation on property and said the city should maintain its ban on conversion to condominiums. The Golden Age Association, representing 6,000 pensioners in the Snowdon area, also opposed lifting the ban on condo conversion. The group said that lifting the ban could deplete the stock of rental apartments and could lead to "harassment" of anyone refusing to go along with a conversion project. The preservation group Heritage Montreal said in a brief some of the city's proposals were "unrealistic," including the proposed tax breaks for first-time purchasers of homes of no more than \$95,000 and condominiums of no more than \$75,000. The group said the \$95,000 ceiling is too low since there are few houses available in the city at that price. The group also urged the city to consider design and other esthetic considerations in its housing policy. Hearings continue tomorrow night. The city's proposed housing policy is aimed at stopping the drift by Montrealers toward Montreal Urban Community suburbs by making it easier to live in Montreal. City officials have said they hope the property tax abatement plan - which allows those who qualify to phase in full property tax payments over five years - will make it possible for as many as 5,000 Montrealers a year to become property owners. The city also wants 40,000 units of low-cost housing built between now and the year 2000. And the policy also would permit conversion of apartments to condominiums should at least 60 per cent of the tenants living in a building so desire. The number of conversions would be limited to around 3,600 a year - one per cent of the city's housing stock.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431782190?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1989-04-05

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/B9A33LRT>

Date d'ajout 08/11/2019 à 12:09:28

Modifié le 08/11/2019 à 12:11:02

Montréal veut amender le zonage pour permettre des maisons de chambres dans des quartiers résidentiels

Type Article de journal

Auteur Agnès Gruda

Résumé La ville de Montréal a l'intention d'ouvrir les quartiers résidentiels aux maisons de chambres. Actuellement, exception faite du centre-ville et des quartiers avoisinants, et à moins d'une autorisation particulière, les

maisons de chambres ne peuvent s'installer que dans les zones commerciales. Or, le stock de chambres à Montréal a diminué de près de 40 p. cent au cours des dix dernières années. Un projet de règlement adopté hier en première lecture par le conseil municipal propose de contrer cette chute en autorisant l'implantation de maisons de chambres dans les secteurs résidentiels à forte densité. Ce projet de règlement vise aussi à répartir les maisons de chambres un peu partout dans la ville, pour éviter la création de ghettos de chambreurs, a expliqué le conseiller André Lavallée, président de la Commission d'aménagement de la ville. Les modifications de zonage proposées ne toucheraient pas les quartiers à faible densité. Pour le moment, les maisons de chambres sont toujours interdites de séjour «sur la 10^{ème} avenue dans Rosemont», selon M. Lavallée. Ces quartiers pourraient cependant être touchés dans un deuxième temps, puisque la ville se prépare à procéder à d'autres modifications de zonage, dans les secteurs de faible densité, où l'on envisage de permettre l'implantation de maisons de chambres de taille «modeste» (neuf chambres au maximum.) Selon le conseiller Arnold Bennett, cette nouvelle politique de la ville pose un risque pour les locataires d'immeubles qu'on voudrait transformer en maisons de chambres. «Il faudra s'assurer qu'une mesure visant à régler un problème n'en crée pas un nouveau», a-t-il plaidé. Le projet de règlement prévoit aussi autoriser la location de trois chambres par logement, soit une de plus que ce que permet la réglementation actuelle. Il existe actuellement à Montréal quelque 600 maisons de chambres, et environ 10000 chambreurs.

URL <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2261641>

Publication La Presse

Date 1989-03-10

Pages p. A-5

Select in Zotero <zotero://select/library/items/9Q66WMH5>

Date d'ajout 17/11/2019 à 18:31:49

Modifié le 17/11/2019 à 18:45:29

Le RCM se penche sur le cas de ses dissidents

Type Article de journal

Auteur Agnès Gruda

Résumé Depuis que quatre conseillers de l'équipe Doré ont claqué la porte du caucus pour former un «groupe parlementaire indépendant» à l'hôtel de ville de Montréal, le RCM vit avec une épée de Damoclès au-dessus de la tête. De deux choses l'une. Ou bien le parti trouve une façon de se débarrasser des quatre dissidents, au risque de provoquer une crise politique majeure parmi ses troupes. Ou alors il accepte de cohabiter avec quatre francs tireurs de la politique municipale, qui affirment parler en son nom, tout en demeurant parfaitement incontrôlables pour les hautes instances du RCM. Délicat dilemme, qui sera le principal sujet de discussion au au prochain conseil général du RCM, le mercredi 15 mars. Le conseil général doit en effet se pencher sur le statut du conseiller Pierre-Yves Melançon, qui a démissionné du caucus en octobre dernier, et de ses collègues Sam Boskey, Marvin Rotrand et Pierre Goyer, qui l'ont suivi deux mois plus tard. La direction du RCM avait alors répliqué en expulsant les démissionnaires de ses rangs (ou plutôt en concluant qu'ils s'étaient de facto expulsés eux-mêmes), pour les réintégrer par la suite, en attendant la rencontre du 15 mars. Depuis, l'hôtel de ville de Montréal, où le parti du maire Doré dispose de la majorité absolue, vit à l'heure des Quatre Mousquetaires, qui dénoncent la centralisation du pouvoir, exigent la levée du huis clos sur les réunions du Comité exécutif, interrogent, ahalent et dérangent l'administration, bref jouent le rôle d'une véritable opposition. Tout cela au nom de la fidélité au programme du RCM. La situation est pour le moins ambiguë, reconnaissent les militants et conseillers du RCM que La Presse a interrogés cette semaine. «Rien, dans nos statuts, ne prévoit quoi faire avec ça», constate Caroline Singleton, militante de longue date dans Notre-Dame-de-Grâce. Un militant de Snowdon (le district de Marvin Rotrand) dit soutenir à 100 p. cent son conseiller, mais déplore que son quartier ne soit plus représenté au caucus. «Nous sommes sur la corde raide», affirme Anne-Marie Allaire, coordonnatrice de l'association du RCM dans Mile-End/Jean-Talon. «Si les dissidents devaient être expulsés, ça démobiliserait pas mal de monde. On aurait des décisions à prendre, tant sur le plan personnel que comme exécutif local», ajoute-t-elle. Lire: si les dissidents sont chassés du parti, plusieurs militants pourraient décider de leur emboîter le pas. Même son de cloche dans Pointe-Saint-Charles, où les militants seraient prêts à remettre en question leur appartenance au RCM dans le cas d'une expulsion des dissidents, selon le conseiller de ce district, Marcel Sévigny. M. Sévigny, qui avait failli prendre le bateau de la dissidence mais s'était ravisé à la demande de son association locale, croit que quelques conseillers hésitants pourraient eux aussi saisir l'occasion pour rejoindre les «indépendants.» Attention: fragile La situation est explosive, dit M. Sévigny, et la direction du RCM l'a apparemment compris. Car contrairement à ce qu'appréhendaient les dissidents, la proposition qui sera présentée cette semaine au conseil général n'adopte pas la ligne dure. Et il n'y est pas question d'expulser les dissidents. Il s'agit plutôt d'une tentative de compromis, qui rejette l'idée de la présence de deux «groupes parlementaires» du RCM à l'hôtel de ville, mais suggère de prendre encore quelques mois pour tenter de trouver une solution politiquement acceptable pour tous.

Idéalement, ce compromis devrait permettre aux dissidents de réintégrer le caucus, où l'on aménagerait de nouvelles règles du jeu pour laisser plus de place à la dissidence. Autant résoudre la quadrature du cercle, convient Marcel Sévigny, qui estime que tôt ou tard, il faudra affronter la crise. Plus tôt que tard, dit-il: pas question de laisser l'abcès crever au prochain congrès du parti, en novembre, à un an des élections municipales. Pour leur part, les «quatre» n'excluent pas l'idée de revenir au caucus, mais ils posent leurs conditions, au nom du droit à la dissidence. Et la majorité n'est peut-être pas prête à leur ouvrir grand les bras. «La situation qu'on vit, nos quatre collègues d'en face l'ont créée de toutes pièces, sans avertir personne, et sans respecter nos règles de fonctionnement», dit le conseiller André Lavallée, président de la Commission d'aménagement. «Ces gens-là ne sont pas capables de fonctionner à l'intérieur d'un parti où les décisions sont prises collectivement. Ils veulent driver individuellement, sans rendre de comptes à personne. Ils sont adultes, ils sont vaccinés, s'ils veulent devenir l'opposition, et bien qu'ils l'assument», s'indigne M. Lavallée. Autrement dit, s'ils veulent jouer les empêcheurs de réglementer en rond, qu'ils quittent le parti. Les propos de M. Lavallée reflètent l'épreuve de force qui s'est engagée à l'hôtel de ville entre la majorité et les «indépendants». La guerre s'est jusqu'à maintenant jouée sur deux fronts: celui des Commissions permanentes (les dissidents voudraient siéger à deux par commission, avec droit de vote), et celui du fonds de recherche et de secrétariat alloué aux partis d'opposition et aux conseillers indépendants. Pour le moment, les démissionnaires ont perdu les deux batailles. Pierre-Yves Melançon a même porté sa cause devant les tribunaux: il a présenté cette semaine une requête en Cour supérieure pour contester sa destitution comme président de la Commission de l'administration et des finances. Le retour de la «vieille garde» Paradoxalement, en se dissociant du caucus, les dissidents ont redonné un nouveau souffle au RCM, constatent plusieurs militants, qui trouvaient qu'au lendemain des élections, le parti s'était quelque peu assoupi. Symptôme de cet assoupissement: le RCM comptait quelque 20000 membres en 1986; aujourd'hui il n'en a plus que 8000. D'accord, la période pré-électorale avait gonflé artificiellement le membership. Mais il n'y a pas que ça, il y a aussi un malaise profond, murmure-t-on dans les districts. Malaise qui transparaît dans le bilan des deux premières «années Doré» dressé récemment par la base du RCM, qui reproche à l'administration municipale son attitude dans le dossier Overdale, des prises de position contraires au programme du parti, la lenteur à instaurer certaines réformes, etc. Or, dans Notre-Dame-de-Grâce par exemple, une quinzaine de militants de la «première cuvée», qui s'étaient désintéressés du parti dans les mois suivant l'élection du RCM, refont surface pour soutenir les dissidents. Claudette Godley, directrice d'un centre de crise en santé mentale, est de ceux-là. Elle avait quitté le RCM un an après la prise de pouvoir, parce qu'elle trouvait que la nouvelle administration n'apportait rien de nouveau. «S'il s'agit seulement de gérer une ville de façon traditionnelle, on n'a pas besoin d'un parti politique pour ça, il suffit de quelques diplômés des HEC», dit-elle. Elle a rappliqué au lendemain des démissions, comme une quinzaine de ses compagnons de la «vieille garde.» Car, dit-elle à la blague, «il n'y a rien comme une bonne bataille pour faire sortir les vieux militants.»

Publication La Presse

Date 1989-03-03

Pages p. B-5

Select in Zotero [zotero://select/library/items/PCZFAAJN](https://zotero.org/select/library/items/PCZFAAJN)

Date d'ajout 17/11/2019 à 16:07:17

Modifié le 17/11/2019 à 16:12:47

Habiter Montréal: accueil réservé des gens d'affaires

Type Article de journal

Auteur Marianne Favreau

Résumé D'accord avec l'objectif municipal de favoriser l'accession à la propriété et à des logis de qualité à loyers abordables, les gens d'affaires de Montréal ont des réserves sur les modalités. Ils étaient près de 230, hier matin, au petit déjeuner de la Chambre de commerce, pour discuter des projets municipaux en matière d'habitation que pilote M. John Gardiner, du comité exécutif. Promoteurs immobiliers, architectes, entrepreneurs, notamment, estiment irréaliste de croire que les ménages seront nombreux à profiter du crédit municipal à la taxe foncière. Le prix moyen d'une maison neuve dépasse largement le maximum de \$95000 fixé par la ville pour bénéficier du crédit de \$5000. Mme Carmen Long, présidente de la Chambre d'immeuble de Montréal, établit le prix moyen d'une maison à \$123000. Le président de l'Ordre des Architectes, M. P. A. Tétréault, ajoute que «le plafond ne tient pas compte du marché, et pourrait avoir des effets sur la qualité du bâtiment». Pour sa part, M. Gardiner le croit réaliste pour d'autres types d'habitation que la demeure unifamiliale. Il estime aussi que ce plafond peut influencer le marché, et attirer des ménages à revenus moyens. Il envisage d'ailleurs des projets-pilote qui pourront le démontrer. Mme Hélène Béique, de la Chambre de Commerce, et d'autres, reprochent au document Habiter Montréal certaines lacunes. «Il faudrait faire une analyse de la clientèle ainsi que des aspirations des clientèles de la banlieue, de façon à ce que Montréal puisse y répondre.» Augmenter la densité de la population des quartiers résidentiels (construire des immeubles de quatre étages dans un secteur de maisons unifamiliales, par exemple) répond-il aux attentes des ménages qu'on

veut ramener en ville? L'objectif avoué de l'opération Habiter Montréal, on le sait, est d'attirer et de conserver à Montréal les classes moyennes qui la désertent au profit de la banlieue intervenant, qu'en offrant à Montréal une qualité de vie comparable. «Les beaux programmes d'habitation n'auront pas d'effet si, par ailleurs, on ne se penche pas sur (a pollution, l'entretien des rues, les espaces verts, la qualité des immeubles.» Les milieux d'affaires ne craignent pas l'embourgeoisement des quartiers, mais bien davantage l'hémorragie démographique. «L'échange des populations est très défavorable à Montréal depuis longtemps», a-t-on signalé. La trop timide ouverture de la municipalité à la conversion de logements en condos, et son contingentement par quartier, font partie du problème. Les locataires ne pourraient acheter que leur propre logement, et de concert avec la majorité des locataires de leur immeuble. Pourtant, faciliter la conversion en condos, avec des garanties aux locataires restant, serait la mesure la plus importante vers l'augmentation du nombre de propriétaires à Montréal, assurent plusieurs. (Montréal ne compte que 25 p. cent de propriétaires, le taux le plus bas au Canada et peut-être en Amérique.) «l'ai l'impression que vous voulez naviguer sans faire de vagues», résumait un participant à la fin de la rencontre, hier. « Il nous faut jongler avec le développement économique et les préoccupations sociales», a rappelé M. Gardiner, tout en se disant conscient des attentes que suscite le projet municipal. Les consultations publiques sur ce dossier commencent le 28 mars.

URL <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2261593>

Publication La Presse

Date 1989-03-03

Pages p. A-4

Select in Zotero <zotero://select/library/items/ADHNXGAR>

Date d'ajout 17/11/2019 à 16:13:21

Modifié le 17/11/2019 à 16:22:02

Planners of city neighborhoods ignore women's needs: report: [Final Edition]

Type Article de journal

Résumé Urban planners should take the needs of women into account in future planning decisions affecting Montreal and its neighborhoods, says a report of the city of Montreal's planning commission. Nighttime safety for the growing number of women who live alone should be a prime consideration for urban planners, said councillors Andre Lavallee and Diane Barbeau, who wrote the 23-page report to be presented to council Monday night. As a first step, the city was urged to draw up an inventory of the most dangerous spots for women in the Metro, city parks and streets so that improvements can be made. Better lighting is the most obvious way to improve public safety, Lavallee said at a news conference. Lavallee said areas most feared by women downtown are an exit from the Place des Arts Metro station, the tunnel from city hall to the Champ de Mars Metro station, and Viger Park with its shadowy concrete forms. Security should also be prime consideration when planning new housing developments. Lavallee was critical of housing developments such as Little Burgundy and the former Angus Shops, where no attempt was made to integrate stores and day-care facilities. Planners must avoid building "residential ghettos," the report said. The needs of women pushing baby strollers should also be taken into account when designing Metro station turnstiles and bus doors.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431765989?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1989-03-02

Pages p. A-5

Select in Zotero <zotero://select/library/items/G4WRA8SE>

Date d'ajout 08/11/2019 à 12:02:45

Modifié le 08/11/2019 à 12:05:39

Quality report

- Item has no authors

Habiter Montréal : consultation en avril

Type Article de journal

Auteur Agnès Gruda

Résumé Les Montréalais qui ont des choses à dire sur la politique d'habitation rendue publique la semaine dernière pourront le faire, ce printemps, entre le 4 et le 20 avril. C'est à cette période que se déroulera la consultation

publique sur le document Habiter Montréal, a annoncé hier le président de la commission permanente de l'Aménagement, de l'Habitation et des Travaux publics, M. André Lavallée. Pour participer à cette consultation, il faut en aviser, avant le 23 mars, le Bureau des commissions et des comités du conseil municipal. Auparavant, Montréal prévoit tenir quatre soirées d'information destinées au public. Celles-ci auront lieu le 28 février, et les 1er, 8 et 9 mars. Dès son annonce, il y a dix jours, le projet de politique d'habitation a suscité plusieurs réactions, et M. Lavallée a dit s'attendre à ce qu'au moins une quarantaine d'organismes intéressés par le sujet participent à la consultation. Rappelons qu'avec ce projet, l'administration montréalaise poursuit un double objectif: faciliter l'accès à la propriété dans une ville où les trois quarts des citoyens sont locataires; améliorer l'accessibilité à des logements de qualité à un prix abordable. Le projet Habiter Montréal entraînerait un investissement de \$150 millions pendant cinq ans. L'un des volets les plus spectaculaires de la politique d'habitation est un programme d'aide à l'achat de résidences via des exemptions de taxes échelonnées sur cinq ans. Ce programme vise les acheteurs de maisons neuves, ainsi que les locataires acquérant leur logement grâce à une levée partielle de l'interdiction pesant sur la conversion d'immeubles locatifs en copropriétés. Ces deux mesures ont fait sursauter les porte-parole des associations de locataires. Le FRAPRU (Front d'action populaire en réaménagement urbain) et le Regroupement des comités de logements ont reproché à la ville de favoriser l'accession à la propriété aux dépens des locataires. En conférence de presse hier, M. Lavallée a dit espérer que cette objection ne fera pas consensus. Le programme d'accession à la propriété a aussi été critiqué en raison de la valeur maximale des propriétés qui y seraient éligibles - soit \$95000 pour une maison unifamiliale et \$75000 pour un logement - que plusieurs jugent irréaliste. Une fois le processus de consultation publique clos, le rapport de la commission de l'Aménagement sera déposé au conseil municipal, probablement en juin, a estimé M. Lavallée.

Publication La Presse

Date 1989-02-16

Select in Zotero zotero://select/library/items/YD96VHEK

Date d'ajout 17/11/2019 à 18:16:51

Modifié le 17/11/2019 à 18:31:45

Pas de nouveaux commerces rue St-Denis entre Laurier et Crémazie

Type Article de journal

Auteur Agnès Gruda

Résumé Le conseil municipal de Montréal a adopté hier le controversé projet de règlement visant à préserver le caractère résidentiel de la rue Saint-Denis, entre Laurier et Crémazie. L'association qui représente quelque 200 commerçants du secteur a immédiatement réagi, en faisant connaître son intention de contester le règlement en Cour supérieure. «Nous allons intenter une action en nullité contre ce règlement, parce qu'il est discriminatoire et parce qu'il contient des éléments de mauvaise foi», a expliqué le vice-président de l'Association des citoyens pour le maintien du règlement de zonage de la rue Saint-Denis, M. Jacques Saint-Louis. L'association compte également encourager les commerçants de la rue Saint-Denis à entreprendre, en 1990, un mouvement de «contestation foncière». Selon le porte-parole du regroupement, le règlement, qui entre en vigueur aujourd'hui, aura pour effet de baisser la valeur marchande de tous les immeubles du secteur. C'est pourquoi les propriétaires touchés seront incités à réclamer une révision de leur évaluation foncière. Le nouveau règlement modifie le zonage du secteur nord de la rue Saint-Denis, de façon à y interdire l'établissement de nouveaux commerces. Il autorise cependant l'ouverture de certains types d'établissements (cordonneries, magasins d'alimentation, etc) au rez-de-chaussée des immeubles situés à une intersection de voies publiques. Il contient aussi des dispositions limitant la vente des commerces, ainsi que des exigences architecturales. L'adoption du règlement, qui en était à sa deuxième lecture hier, a donné lieu hier après-midi à un long débat, au terme duquel deux conseillers ont inscrit leur dissidence. Il s'agit de MM. Jacques Mondou (conseiller RCM) et Nick Auf der Maur (Parti civique). Ce dernier a soutenu qu'au cours des dernières années, il n'y a eu aucune perte nette de logements dans le nord de la rue Saint-Denis et qu'il n'y a par conséquent aucune nécessité de limiter le développement commercial. «Lors de la consultation publique, la plupart des gens, sauf les associations de locataires et les associations du RCM, étaient contre le règlement. A quoi ça sert de faire des consultations si l'on n'écoute pas ce que les gens nous disent?», s'est-il demandé. «Administrer une ville, c'est prévoir», a rétorqué le conseiller André Lavallée, président de la Commission de l'aménagement. Selon M. Lavallée, le mouvement de «commercialisation» est bel et bien amorcé. «Ça évolue, lentement mais sûrement, vers le nord de Saint-Denis. Notre règlement ne vise qu'à maintenir l'équilibre entre la vocation résidentielle et commerciale», a-t-il fait valoir.

URL <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2261388>

Publication La Presse

Date 1989-02-01

Pages p. A-4

Select in Zotero zotero://select/library/items/43Y2F5DM

Date d'ajout 17/11/2019 à 15:52:35

Modifié le 17/11/2019 à 15:58:50

Marqueurs :

Conseil municipal⁸

Les comités-conseils d'arrondissement [de Montréal] sont loin de faire l'unanimité

Type Article de journal

Auteur Marianne Favreau

Résumé La création des comités-conseils d'arrondissement (CCA) n'a pas fait l'unanimité, hier, au conseil municipal de Montréal, quelques conseillers du RCM ayant, comme l'opposition, des réticences sur certains aspects de cette nouvelle structure. Le comité-conseil d'arrondissement est avant tout un lieu d'information et d'écoute du public sur des questions qui intéressent les résidents du quartier. Les conseillers municipaux qui représentent les districts englobés dans l'arrondissement, étudient les questions qui leur sont soumises par le comité exécutif de la ville et lui font des recommandations. Le zonage, les plans d'occupation, la fermeture ou la vente de rues et ruelles, l'aménagement de parcs de stationnement, la démolition de bâtiments résidentiels sont au nombre des questions obligatoirement soumises au CCA pour étude en public. L'ordre du jour des réunions mensuelles du CCA comprend une période de question du public et une période de requête et d'échange avec les citoyens. Mais les CCA ne sont aucunement décisionnels: les conseillers transmettent des recommandations au comité exécutif de la ville. Ils peuvent proposer l'adoption ou le rejet d'un projet ou la tenue d'une consultation publique. C'est alors qu'entre en jeu le nouveau Bureau de consultation de Montréal (BCM) également créé hier. Il exécute les mandats de consultation que décide le comité exécutif de la ville. Tout en disant partager l'objectif d'améliorer la participation des citoyens et d'en arriver, graduellement, à la décentralisation, le conseiller Melançon reproche au CCA de n'être qu'une structure supplémentaire d'avis au comité exécutif, sans autres pouvoirs. Quant à la carte des arrondissements sur laquelle le conseil n'est pas appelé à voter, il lui reproche d'être confectionnée sans consultation publique. Pour lui, les territoires sont trop vastes au détriment du sentiment d'appartenance des citoyens. Le conseiller de Saint-Jacques, Raymond Blain, a posé plusieurs questions sur cette nouvelle division territoriale, lui dont le quartier est scindé. Mais tant que les arrondissements ne serviront qu'à la consultation publique et aux plans d'urbanisme, il s'estime satisfait. Il aurait des craintes s'ils devaient rapidement servir de territoires administratifs. Dans un vibrant paidoyer pour les CCA, le conseiller André Lavallée s'est d'abord appliqué à démolir les arguments du conseiller Melançon. Selon lui, les CCA «s'inscrivent dans un vaste processus de démocratisation» en marche depuis l'élection du RCM. Les conseils de quartier, dont les CCA sont le prélude, seront débattus l'an prochain, rappelle-t-il. Enfin, le vice-président du comité exécutif, Robert Perreault, assure que le conseil municipal qui adopte les règles de fonctionnement des CCA, peut aussi les modifier. Il estime que la première année en sera une d'expérimentation. Les neuf comités-conseils d'arrondissement tiendront leurs premières réunions dans la semaine du 20 mars prochain.

Publication La Presse

Date 1988-12-14

Pages p. A-6

Select in Zotero zotero://select/library/items/66EA2SJJ

Date d'ajout 17/11/2019 à 15:48:41

Modifié le 17/11/2019 à 15:49:58

Marqueurs :

Comité conseil d'arrondissement³

Le nord de la rue Saint-Denis a-t-il vraiment une vocation résidentielle

Type Article de journal

Auteur Marianne Favreau

Résumé L'administration du RCM revient-elle cinquante ans en arrière, à Montréal, en souhaitant que le nord de la rue Saint-Denis redevienne la rue résidentielle qu'elle était alors? C'est ce que plusieurs reprochent à son projet de

changement de zonage visant à contenir les commerces et bureaux aux intersections, entre la rue Laurier et le boulevard Crémazie. Artère à six voies et prolongement d'une route provinciale, la rue Saint-Denis y est la seule rue à deux sens entre Saint-Urbain et Papineau. Elle constitue une route de camionnage et d'autobus, et comprend les stations de métro de la ligne 2. Il y passe quelque 35000 véhicules par jour, avec un bruit atteignant les 70 décibels. Ces données sont celles d'une étude de cette partie de la rue faite par le service de l'Habitation et du développement urbain (SHDU) et datée d'avril 1988. L'activité commerciale y est orientée principalement vers la desserte de la population du voisinage et du quartier, et les bureaux sont surtout occupés par des professionnels de la santé. Le SHDU y dénombre 750 bâtiments comprenant 3498 adresses: 3020 locaux ou 86 p. cent sont des logements; 420 locaux ou 12 p. cent sont des commerces et des bureaux; entre 1981 et 1987, le nombre de commerces a diminué de 8 p. cent, passant de 247 à 227; pendant ce temps, les bureaux sont passés de 152 à 193, une augmentation de 27 p. cent. en 1981, on relevait 399 bureaux et commerces; en 1987, il y en avait 420. En six ans, il n'y a donc eu que 21 bureaux ou commerces de plus dans les quelques kilomètres de rue en cause. Or, depuis un an, l'administration Doré met de l'avant un changement de zonage pour contrer la «commercialisation croissante» de la rue Saint-Denis nord. De résidentiel et commercial (mixte) qu'il est actuellement, le zonage y deviendrait résidentiel avec quelques exceptions. En prévision du changement de zonage, l'administration décrétrait un gel, en octobre dernier, et refusait d'émettre tout nouveau permis d'occupation de bureau ou de commerce dans cette partie de la rue. Avec le résultat qu'il y aurait déjà 63 commerces et bureaux de moins que l'an dernier, soutient l'Association pour le maintien du zonage actuel. Transformation sauvage de la rue? Lundi dernier, la Commission de l'aménagement remettait au conseil municipal son rapport favorable au changement de zonage. Rapport rédigé à la suite d'audiences publiques et de pétitions: 1247 signatures demandent le maintien du zonage mixte actuel; 572 appuient le changement de zonage; 64 demandent l'exclusion des restaurants, bars, discothèques, arcades, etc. L'association reproche au rapport d'avoir été épuré de constatations contenues dans le document de travail adopté en public le 8 septembre, et remis aux journalistes. Dans ce document, la commission, se fondant sur un tableau maintenant retranché, rappelait souvent le fait qu'on est «loin d'assister à une transformation sauvage de la rue». «L'érosion résidentielle demeure pour l'instant une menace plus appréhendée que constituée, écrivait-elle. Le problème de l'étalement commercial n'est pas encore réel et celui des bureaux demeure pour l'instant marginal.» Mais la Commission tient un autre langage dans son rapport en soutenant que «l'équilibre traditionnel de la rue Saint-Denis fait l'objet de transformations, et que le phénomène observé est récent mais appelé à s'accroître comme en font foi les nombreuses transactions immobilières enregistrées». D'où sa recommandation au comité exécutif de changer le zonage mixte pour le rendre résidentiel. Même si la commission écrit que «la nouvelle réglementation vise davantage à prévenir un problème potentiel et appréhendé.» Si le comité exécutif et le conseil lui donnent suite, l'établissement de nouveaux commerces et bureaux serait donc interdit, sauf aux coins des rues Laurier, Beaubien, Saint-Zotique, Bélanger, Jean-Talon, Villeray, Jarry et Crémazie. Industries et commerce seraient permis dans le tronçon compris entre les rues Saint-Grégoire et Bellechasse, notamment autour du boulevard Rosemont où la Ville met de l'avant son propre projet de tour à bureaux. Droits acquis et exclusions Les commerces déjà établis dans la future zone résidentielle, ne seraient pas fermés pour autant et les commerçants y poursuivraient leurs activités en vertu des droits acquis. Toutefois les droits acquis ne s'étendraient pas sans restriction aux futurs occupants. Advenant le départ d'un commerçant, le local pourra être transformé en bureau, ou occupé par un autre commerce à condition qu'il soit compatible avec l'habitation. On dressera une liste des commerces agréés. On veut ainsi interdire les cafés-terrasses, bars, discothèques, arcades de jeux, commerces pornos. Comme cette interdiction fait l'unanimité, pourquoi la Ville ne modifie-t-elle pas simplement la liste des commerces permis plutôt que de changer le zonage de la rue, demandent les opposants. Les bureaux situés dans la zone résidentielle continueraient d'être occupés par certaines catégories socio-professionnelles, selon une liste que la commission souhaite voir élargir. Toutefois, le sort des bureaux et locaux commerciaux tolérés en vertu des droits acquis, est lié au marché. Il suffit que le local reste vacant pendant plus de six mois pour qu'il perde ses droits acquis. Ce qui n'est cependant pas automatique, assure le président de la commission, M. André Lavallée. La commission recommande aussi des mesures de protection du patrimoine architectural dont l'interdiction des marquises et de l'affichage sur fût. Des subventions pour la conversion en logements des commerces et bureaux de la zone résidentielle. Des mesures anti-bruits, du soutien aux sociétés acheteuses, etc. Les opposants au changement de zonage se plaignent de n'avoir pas été écoutés. Qualifiant l'opération de «dictatoriale», ils demandent un référendum sur la question. Le projet n'est fondé sur aucune donnée justificative (21 commerces ou bureaux de plus en six ans), disent-ils, est contraire au bon sens et constitue une expropriation déguisée des immeubles dont la valeur chutera. D'autres se réjouissent du projet au nom de la qualité de vie. Ils estiment que les activités commerciales et professionnelles entraînent des problèmes pour les voisins, et font monter l'évaluation des immeubles uniquement résidentiels. D'autres, enfin, applaudissent au projet, perçu comme un moyen de prévenir la «gentrification» et la «duluthification» de la rue Saint-Denis. Ils estiment, comme la commission d'ailleurs, que le changement de zonage pourra y contenir la spéculation et permettra d'y garder les loyers à des prix abordables.

URL <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2260546>

Publication La Presse

Date 1988-10-01

Pages p. B-4

Select in Zotero zotero://select/library/items/MC6LFS3X

Date d'ajout 17/11/2019 à 15:27:37

Modifié le 17/11/2019 à 15:50:59

Marqueurs :

Lavallée², Zonage³

Pas de nouveaux commerces rue Saint-Denis [à Montréal], recommande une commission

Type Article de journal

Auteur Yves Boisvert

Résumé Malgré les protestations de nombreux propriétaires, la commission de l'aménagement de la ville de Montréal recommandera finalement au comité exécutif de modifier le règlement de zonage de la rue Saint-Denis, entre les rues Laurier et Crémazie, de façon à empêcher l'établissement de nouveaux espaces commerciaux. La commission, qui se réunissait hier, a toutefois recommandé que le nouveau règlement de zonage soit plus souple que celui que proposait initialement le comité exécutif, de façon à reconnaître de véritables «droits acquis» aux commerçants déjà établis sur la rue Saint-Denis. Le projet initial recommandait que seuls les commerces situés aux intersections conservent tous leurs droits. Les autres, soit environ 40 p. cent des commerces, auraient pu poursuivre leurs activités, mais n'auraient pu transmettre ce droit à d'éventuels acquéreurs, qui auraient alors dû retourner à une vocation résidentielle. Des audiences publiques ont été tenues au cours desquelles de nombreux propriétaires se sont plaints d'une telle modification. Un comité de citoyen a été formé pour s'opposer au projet. Finalement, hier, la commission a décidé de limer les dents du projet qu'on trouvait trop pointues. D'après ce projet, tous les commerces actuellement en fonction conserveraient l'ensemble de leurs droits acquis, avec cette nuance importante toutefois: dans le cas des commerces qui ne sont pas à une intersection, le droit serait transmissible à la condition que le nouveau commerce soit compatible avec une «liste fermée à être produite» de types de commerces qui «s'harmoniseraient... avec l'habitation». Seul le conseiller Nick Auf der Maur, vice-président de la commission, s'est opposé au nouveau projet. Signalons que les 11 autres commissaires étaient tous des conseillers RCM. «Je ne vois absolument aucune menace de développement commercial sur Saint-Denis et je me demande bien ce qui a pu donner l'idée d'une telle modification», a déclaré à La Presse M. Auf der Maur. Le conseiller d'opposition a qualifié le projet de discriminatoire, parce qu'il limite les choix des citoyens de ce secteur. «Je ne vois pas pourquoi les gens de la rue Saint-Denis auraient moins d'options que moi, qui reste dans le centre-ville dans un secteur résidentiel. C'est beaucoup trop draconien», a-t-il dit. Il a cependant ajouté qu'il serait prêt à appuyer un règlement de zonage qui interdirait l'ouverture de bars et de restaurants en dehors des intersections, pour ne pas que le secteur sud, très développé, ne s'étire vers le nord. Le président du comité de citoyens s'opposant à la modification, M. Yves Montplaisir, n'était pas non plus satisfait du nouveau projet. «La ville a fait baisser le prix de nos maisons de 20 à 25 p. cent depuis l'annonce de ce projet!, s'est-il indigné. C'est complètement farfelu! Nous réclamons un référendum et nous sommes absolument certains que nous avons la population derrière nous.» Ceux qui s'opposent au projet n'ont pas manqué de souligner que la Ville semble s'accorder ce qu'elle leur refuse. En effet, un projet de construction de 230 espaces à bureaux a été mis de l'avant par la ville. Ce projet, «les Ateliers municipaux», dont la ville est le promoteur, serait mis sur pied angle Rosemont et... Saint-Denis. Mais pour M. André Lavallée, président de la commission, il ne s'agit que d'une question de planification du développement. «Si tant de propriétaires s'opposent, c'est qu'ils prévoient un développement commercial dans le secteur. Nous croyons que tous les commerces ne doivent pas être concentrés dans le même secteur à Montréal», a-t-il déclaré à La Presse. Côté planification, toutefois, les opposants n'ont pas manqué de souligner que la commission recommandait aussi dans son rapport qu'à l'avenir, les modifications de règlements de zonage soient faits dans des cadres précis et après études d'impacts, ce qui n'a pas été fait dans le cas présent...

Publication La Presse

Date 1988-09-09

Pages p. A-3

Select in Zotero zotero://select/library/items/FTDI38XN

Date d'ajout 17/11/2019 à 12:27:22

Modifié le 17/11/2019 à 15:50:18

Marqueurs :

Zonage³

Overdale drama gives MCM bad name with developers: [Final Edition]

Type Article de journal

Auteur Paul Leduc

Résumé THE Dore administration has some serious fence-mending to do with the property developers as a result of Overdale. The image-conscious administration has already had to suffer through all the front-page pictures of tenants being evicted from their slum homes by riot squad police. But the long-term effects of the clumsy and highly political handling of the \$100 million Overdale development project are likely to be much more damaging. As a result of the Overdale saga relations between the city and the development community are now marked by distrust, suspicion and frustration. "It's been a shattering experience," says Overdale developer Robert Landau. The picture seemed rosy for La Galleria Dorchester Inc., early last year as plans were unveiled for the twin, 39-storey, condominium towers on land that was partly vacant and partly occupied by rundown residences near the site of the former CBC offices a few blocks west of Peel St. Company principals Landau and Douglas Cohen were praised fulsomely for volunteering to build alternate housing for displaced tenants, at their own expense, just two blocks away from the Overdale Ave., site. This had never been done in the history of Montreal. The housing would be given to the city. The administration, picking up on a popular trend, then offered to turn over the running of the alternate housing to the tenants as a co-operative. But the tenants declined the offer, saying they didn't want to be saddled with the administrative responsibilities. Developers went ahead. At that point the developers still weren't particularly worried, feeling that they had more than met their obligations by voluntarily providing alternate housing to the displaced tenants. With the approval of the executive committee, the developers went ahead with their plans. It was at this point that Galleria learned that it would have to go before one of the new standing committees of council. The committee in question, the standing committee on housing and development, is headed by a tenants' rights activist, Councillor Andre Lavallee, and it proposed substantial changes to the Overdale project, all favoring the tenants. Since it had already approved the project once, the executive committee opted to largely ignore the Lavallee report, over strenuous objections from some members of the governing Montreal Citizens' Movement, and the project was approved by council. A few months later, the developers found out through the newspapers that council planned to decree one of the buildings on the Overdale grounds a historical site, thus protected from demolition. This was the residence of Sir Louis Hippolyte-LaFontaine when he was joint prime-minister of United Canada in the 1840s. John Gardiner, the executive committee member in charge of housing, was apologetic about not having told Galleria about the decision, but once more plans had to be changed. Two blocks away, meanwhile, Galleria finished some five dozen units of alternate housing at a cost of about \$2.5 million and turned them over to the city to be run by a non-profit municipal corporation. About a dozen Overdale tenants moved in, but the others refused and have been protesting ever since. Not because of the rent. One tenant, for example, is currently paying \$200 per month for rundown premises and would pay \$198 in the new buildings. While these units remain empty, the city has a waiting list of 12,000 who have appealed for subsidized housing. The latest and most serious challenge to the administration's credibility is a late, surprise bid by the tenants to buy the old buildings and run them as a co-operative. Last year the same people refused to run the new units this way. The 14 buildings they want cover about 15 per cent of the Overdale property. The tenants are offering \$700,000, which they say is the municipal assessment value. Buildings aren't for sale (Actually the 1988 municipal assessment for the buildings is \$1,875,000 including the land. The developers paid more than double this amount for them some two years ago. It plans to use the buildings for administrative offices and community projects.) In any case, says Landau, "the buildings are not for sale." The most unusual aspect of this new tenants' move is that it has the approval of Mayor Jean Dore and Gardiner, both of whom approved the original development plan but who are now lending their support to a tenant appeal to Canada Housing and Mortgage for financial assistance. "Delays cost us about \$1 million per year. We're up to a million and a quarter already," a Galleria spokesman maintains. As far as Montreal's business community is concerned, the Overdale case raises serious questions. Privately, they say it's impossible to tell whose word they can trust at city hall. And with the ground rules constantly shifting as they have with Overdale it is impossible for them to come up with any realistic cost estimates for their projects. While Independent councillor Nick Auf der Maur, in whose district the Overdale project is located, has been hammering the administration for its vacillation, a number of MCM councillors have been just as critical of their leadership for not coming down more strongly on behalf of the tenants. By flip-flopping so often the administration has put itself in a no-win situation: nothing it does now will satisfy both the developers and the fractious tenant activists. If developers dealing with city hall spread the word about Overdale, potential future investors will undoubtedly move with great caution or steer clear of Montreal altogether. * Paul Leduc retired recently after 25 years of work in the city government.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431658737?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1988-07-09

Pages p. B-5

Select in Zotero zotero://select/library/items/7FMV8WZJ

Date d'ajout 08/11/2019 à 11:54:52

Modifié le 08/11/2019 à 12:02:13

Rosemont report due March 18: [EAST ISLAND Edition]

Type Article de journal

Auteur Debbie Parkes

Résumé The report of a city-appointed committee studying development proposals for municipal land near the Rosemont Metro station is to be made public by March 18. The three-member panel, appointed by the city in November, recently heard presentations from more than 15 community groups concerned about the municipality's plans for the property. The groups are against a city plan to include private homes and an office tower on the property. They want the land reserved strictly for low-income housing, community buildings and perhaps a few stores to serve the land's new residents. The land is bordered by St. Denis, St. Hubert and des Carrieres Sts. and Rosemont Blvd. in the neighborhood known as La Petite Patrie. Umbrella group formed It now houses municipal maintenance shops, but these are run-down and to be moved in two or three years to a site yet to be chosen. Anticipating this, an umbrella group was formed two years ago to push for about 350 low-income housing units on the land. The Table de concertation logement-amenagement de la Petite Patrie is made up of eight local organizations, including housing groups and the local CLSC. It also represents the opinions of several other groups. The Table is pleased that the city has agreed to build about 350 low-income homes on the property. It says the area is one of the poorest in Montreal and one of those most in need of more public housing. But it says additional private homes and condominiums on the property and the city's proposed 10-storey office tower above the Metro station would spoil the quality of life for the residents. Six-storey limit The office tower - to take up between 10 and 25 per cent of the property - would increase traffic and pollution, create more parking problems and block sunlight from many residential buildings, the group says. The Table wants construction on the site limited to six storeys high. Another point of dispute is a three-storey building on Rosemont Blvd. that currently houses city offices. The Table wants it preserved as a community building but the city is thinking of having it demolished so that Chateaubriand St., which now stops behind it, can be extended. The umbrella group says the building would provide badly needed meeting places for community organizations and foster a community spirit. Andre Lavallee, a Rosemont-area city councillor and chairman of the city's planning, housing and public works committee, said the issues raised by the coalition merit serious consideration.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431590467?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1988-02-25

Pages p. B-7

Select in Zotero zotero://select/library/items/5465AJVW

Date d'ajout 07/11/2019 à 23:48:28

Modifié le 07/11/2019 à 23:49:56

Eighteen councillors getting \$10,000-a-year raises: [Final Edition]

Type Article de journal

Auteur Ingrid Peritz

Résumé Eighteen Montreal city councillors are getting \$10,000-a-year boosts in their salaries beginning this year, another sign that the administration wants to treat councillors' work as a full-time job. The bonuses increase the councillors' salaries to \$37,758, including extra pay for their duties at the regional Montreal Urban Community. The increase - retroactive to Jan. 1 - will be granted to eight councillors who assist executive committee members and the 10 chairmen and vice-chairmen of standing committees of council. The pay supplements, approved by Quebec during legislature committee hearings on proposed city charter changes last week, were the second measure in a week suggesting that the Montreal Citizens' Movement (MCM) administration regards councillors' duties as full-time. Council last week voted \$258,000 to rent and furnish 16 district offices for all 58 councillors, saying that two-thirds of Montreal's councillors effectively work full-time and need space in which to work and meet their constituents. A councillor said during debate on the issue that the offices were necessary so that city business would no longer have to be conducted in such places as jewelry and furniture stores or automobile dealerships. He was listing the jobs of prominent councillors under the former administration of mayor Jean Drapeau. Drapeau used to insist that Civic Party councillors have full-time jobs to

make sure they had a dependable source of income. He argued that relying on the income from elected posts for revenue would increase the temptation to take advantage of their positions to better themselves. The bonuses and new offices for Montreal's councillors bring their jobs and work conditions closer their counterparts in Toronto. Toronto's 22 councillors and aldermen work full-time and all have offices at city hall. The 11 Toronto aldermen earn \$44,678 a year, plus \$1,290 for the three who head standing committees. The 11 councillors for metropolitan Toronto earn \$45,350. Montreal's assistant councillors who will get \$10,000 bonuses are: Michel Prescott, Ginette L'Heureux, Richard Brunelle, Benoit Tremblay, Andre Cardinal, Raymond Blain, Hubert Simard and Manon Forget. Committee chairmen are Pierre-Yves Melancon, Andre Lavallee, Joseph Biello, Abe Limonchik and Martine Blanc. Vice-chairmen are Michel Lemay, Nick Auf der Maur, Sharon Leslie, Diane Martin and Sam Boskey.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431565191?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1987-12-22

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/FUFQGKW7>

Date d'ajout 07/11/2019 à 23:45:25

Modifié le 07/11/2019 à 23:47:30

Dore's promising start: [Final Edition]

Type Article de journal

Résumé On its first anniversary, how is the Montreal Citizens Movement administration doing? Pretty well. Since Montrealers gave the MCM 55 of 58 council seats a year ago, the administration headed by Mayor Jean Dore and Executive Committee Chairman Michael Fainstat has made its share of stumbles. But it shows a sense of enterprise in most areas. Give it a B+. In last year's election, the central issue was democracy and openness. The MCM started off in power with a symbolic but important gesture: opening city hall's front doors. Then, wasting little time in keeping a campaign promise, it set up five council committees to listen to all points of view on city policies before recommending action to the council. If it goes well, this could end the over-centralized decision-making that marred so many Drapeau-era projects. So far, however, there have been teething pains. Public hearings on the controversial Overdale Ave. development project, for example, had only a consultative veneer. A committee on urban planning, headed by rookie councillor Andre Lavallee, held the one-sided sessions that spotlighted tenants' rights - which was what many of the committee's members wanted to hear about. It failed to reach out and adequately obtain contrasting viewpoints. In two related areas, the Dore-Fainstat administration is also taking other promising steps, though it is far too early to judge their efficacy. Last week, in N.D.G., it opened the first of 13 planned "satellite" city halls across town; these could make many city services far more accessible. And it plans to introduce a method to consult a neighborhood's residents on zoning changes. That could also help narrow the gap between the public and city hall. One semi-bright spot is the proposed code of ethics for city councillors. Unfortunately, its preliminary version fails to deal adequately with the conduct of executive committee members. If major corruption is to occur, look for it there. Certainly, the MCM team is not immune to charges of cronyism and patronage. Last winter the executive committee gave without tender a one-year, \$55,000 urban-planning job to the common-law spouse of one its own members, Kathleen Verdon. The administration likewise awarded without tender a handsome, \$49,000 public-relations contract to a member of the MCM's party executive, Marielle Seguin. These are not major scandals, but they show that the code should apply especially to the executive committee. The MCM administration also deserves praise for its little-noticed sense of teamwork with other towns in the Montreal Urban Community. City-suburb co-operation can bring real dividends to the public. Consider, for example, the work of MCM Councillor Marvin Rotrand, Anjou Mayor Jean Corbeil and Hampstead Mayor Irving Adessky on the MUC's public security committee. This panel has been diligently seeking two vital reforms in the police department: Improving the mechanism by which citizens can complain of police mistreatment, and prodding the department into recruiting more police officers from the city's many ethnic groups. Political oversight is paying off in police policies. The same cannot be said for transport. There, the MCM's Robert Perreault, presiding over the MUC Transport Corp.'s board of directors, has insisted on freezing fares in 1987 and raising them only by the inflation rate in 1988. This is a false benefit to riders. The lowest fares in North America could bring service cuts. The MCM administration merits no praise at all for last December's 7.6 per cent budget increase, well above the inflation rate. It has failed to win permission from Quebec City to use a variable tax rate, which would reduce the tax burden on residences. That adds to the need for more frugality in its coming budget. Nor has city hall yet been able to bring home the bacon from Ottawa. Montreal still has not received the space agency or funding for the Old Port's revival. Its plan to boost usage of Dorval airport seems stalled. Still, the Drapeau administration probably would not even have pressed for these things. Much of the MCM's first year has been used for a needed overhaul and modernization of the city's administration. Montreal

did need new people and skills; the MCM needs to be on guard, however, against the natural technocratic tendency to build new empires and drown all initiative in a sea of studies and analyses. (Why, for example, did an overhaul of the fire department have to wait until a vast opinion survey was complete?) Mr. Dore and Mr. Fainstat say they are now just about ready to make public a flock of new plans and projects such as a downtown master plan. These will show the MCM's true mettle.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431559722?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1987-11-09

Pages p. B-2

Select in Zotero <zotero://select/library/items/TC7Q55N4>

Date d'ajout 07/11/2019 à 23:43:12

Modifié le 07/11/2019 à 23:44:24

Quality report

- Item has no authors

Lessons learned from Overdale: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Michael Farber

Résumé The Overdale condominium project - four words that are an engraved invitation to fisticuffs - truly qualifies as an enlightened bit of city planning. Of course, so are the pending zoning regulations in Boston that would require replacement housing or a cash buyout for tenants displaced by a project larger than 50,000 square feet or the compensation program for displaced tenants in Toronto. The one thing to remember about the downtown project, which began as a summer story and grew into a critical test of the Dore administration's intestinal fortitude before it was approved this week, is this: The idea of replacement housing in Montreal is new but it exists elsewhere. Courtesy of executive committee member John Gardiner and developers Douglas Cohen and Robert Landau, Montreal was merely playing catch-up ball in the area of condos and social conscience. So where does the city go from here? There are lessons to be learned from the Overdale project and, in rough order of importance, they are: 1. THE CITY SHOULD TAKE THE OVERDALE PRECEDENT AND CODIFY IT IN CITY BYLAWS. Overdale was a test case in the city, a guinea pig for future development. There were no rules of the game for compensating the displaced, no formula by which the matter could be settled amicably. Precisely because these were uncharted waters here, the dispute grew unseemly. But now there is an Overdale - a \$100-million project with \$1.2 million in replacement housing two blocks away - and the city should write on parchment or a cocktail napkin something like this: "Look, Mr. Developer, your project looks great, but how will you make good to the people whose lives you are disrupting? We are going to have to approve both before you go ahead." Now, there might be some developers who would balk at such blatant interference with the laws of the marketplace or the extra cost in providing a project with a heart. Indeed, there are times I wish I had a daughter just so I could expressly forbid her from marrying a developer. But yesterday Cohen, who has been a developer since 1958, said he thought the city could make enlightened development work. "No developer will mind fair criteria," Cohen said. "Anyone with a social conscience at all will want to do what's right." 2. LOBBY GROUPS WORK. A group of mostly young, mostly articulate and mostly female tenants which was in the vanguard of the Overdale Tenants' Association showed once again how powerful a strong voice can be. The people who live in the low-rent housing organized, clawed, argued and manipulated opinion so well that they almost scuttled a major project. Of course, the governing Montreal Citizens' Movement has rabbit ears. The MCM always has been alert to the screams of public opinion and thus is a susceptible target for dedicated lobbyists. But no one expected the Overdadians to be such bulldogs, dominating the debate on the project and becoming an inspiration to every tenants' rights or block association in the city. The Overdadians ultimately lost, but I suspect someday they will view the new housing's cut-rate prices (\$303 for a fully-equipped one-bedroom apartment downtown) as something less than a calamity. 3. GOVERNMENT BY COMMITTEE OFTEN WORKS BETTER IN THEORY THAN IN PRACTICE. For your pleasure, we present the Lavallee committee. Headed by city councillor Andre Lavallee, this committee produced a report that approved the Overdale project - but with such stringent modifications that any developer who agreed to them should have been forced to resign as a card-carrying capitalist and give up his corner office. The committee solicited more pro-tenants' association than pro-developer arguments, which is reflected in its recommendations. Of the 12 councillors on the committee, only one - Nick Auf der Maur, in whose downtown district the condominiums will be built - demurred. With customary restraint, Auf der Maur called the report "crazy." Crazy or not, when Overdale was discussed at council Tuesday night, only four of the 12 Lavallee committee members dissented on the project. Lavallee himself did not. Maybe it was party loyalty. Maybe some of the committee members

thought all the strings they placed on their Overdale approval actually constituted consent rather than a de facto no. You figure it out and get back to me. 4. THE MCM HAS A STRONG PRACTICAL STREAK. Even though we tend to forget it with their highly paid mandarins and wacky pianos, the Dore administration knows a good deal when it finds one. Here Gardiner - who, through his housing and planning portfolios, has become more visible and perhaps more important than executive committee chairman Michael Fainstat - cuts a deal with developers that is progressive by Montreal standards. And even though Gardiner has always been a tenant kind of guy, he and Jean Dore make it stick despite an incipient revolt within the party. The city gets \$3 million annually in tax revenues from the project, the Overdale tenants get new digs, the developers get their condos. The only thing no one factored in was the headache. But new zoning laws like Boston's would put a stop to that. We don't reinvent the wheel. We shouldn't have to reinvent Overdale.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431549778?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1987-10-01

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/PN3IA7P2>

Date d'ajout 07/11/2019 à 23:34:23

Modifié le 07/11/2019 à 23:36:36

Marqueurs :

Overdale⁶

Éditorial - Overdale report sets bad precedent: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Résumé Dismaying. That's the word for a city-council committee's recommendation on the Overdale development. The committee said that 62 tenants of a down-at-heels block should be allowed to stay in their quarters when these are renovated as part of a large, luxury condominium complex. The recommendation is questionable on several grounds. If it is adopted by city hall, it will effectively set a precedent allowing tenants to stay in their building regardless of the circumstances. Yet this was no case of greedy developers wanting to toss tenants out on the street. These developers had taken the extraordinary step of offering displaced tenants the chance to live nearby at bargain rates in new, superior quarters. The committee's real victims are 15 or more tenants - mostly elderly and on welfare - who had gratefully accepted the developers' offer and who now have their hopes, at the very least, placed in limbo. For that they can thank a rival group of about mostly young, upwardly-mobile tenants, who argued in effect that tenants have as much right to a property as the owner. In essence, they have sought to live forever at low rents in their quarters even when after major renovation. As an exercise in consultative democracy, the committee also set a troublesome precedent. In three days of hearings on the Overdale development, this committee consulted in the main only one side: Those opposed to the developers'. A spokesman for the 15 pro-development tenants received less than five minutes' attention, and was questioned by only one of 10 committee members. The developers themselves were allowed to speak for only about one hour at the start of the hearings - a tenth of the time allowed to their critics - and were not invited back to respond to the criticism. There was no serious questioning of the protesters' arguments, many of which were debatable to say the least. No outside experts - from the business community, for example - were brought in to testify on the effect that this disputes outcome could have on other development. The purpose of democratic consultation is not to provide theatre. It is to make informed decisions on public policy. This committee, headed by MCM councillor Andre Lavallee, failed pathetically.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431527162?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1987-09-25

Pages p. B-2

Select in Zotero <zotero://select/library/items/YLGDYRJD>

Date d'ajout 07/11/2019 à 23:24:03

Modifié le 07/11/2019 à 23:38:39

Marqueurs :

Overdale⁶

Quality report

- Item has no authors

We'll try to save condo project: Dore: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Résumé Mayor Jean Dore promised yesterday to try to save a \$100-million development project in Overdale district while adhering to guidelines contained in a city report critical of the plan. Dore told city council he and members of the executive committee plan to meet tenants affected by the project and developers Robert Landau and Douglas Cohen, who want to build 700 condominiums in an area bounded by Overdale Ave., Dorchester Blvd. and Lucien L'Allier and Mackay Sts. The future of the project is uncertain following publication of a far-reaching report Monday from the city's standing committee on planning and housing. The report recommends 62 tenants living in the area be given the choice of staying in their present apartments - which would be renovated by the developers - or accepting an offer from the developers to move to new apartments. Cohen and Landau have offered to build \$1.2 million worth of new housing for the tenants. But the report is critical of that proposal because it would mean displacing all the tenants. Dore said he wants the project to go ahead, providing it respects the report's major recommendation - the "integration" of tenants in the new complex. "We want to assure ourselves that in the final analysis, a project is built in that part of the city, but one that is desirable to all parties," Dore said during public question period. Cohen and Carole Burgess of the Overdale tenants' association - which strenuously opposed the redevelopment - both said they were called to attend a meeting this week with Dore. Cohen again declined to comment on contents of the report. "I'm flabbergasted, that's all I can tell you." He refused to say whether the project will be dropped. Andre Lavallee, chairman of the committee that produced the report, played down its impact. "Basically, our report says that we are in favor of the project but also would like to see it improved." The report got the support of 11 of 12 committee members. But Nick Auf der Maur, vice-chairman of the committee, dissented and later called some of the recommendations "crazy." Saul Zajdel, a Montreal Citizens' Movement councillor, said before yesterday's meeting he was disappointed by the findings. "I think the report is wishful thinking and given an all-or-nothing scenario - I hope we don't get to that point - we should go for the project as it was originally proposed." The report also recommends that almost no buildings be demolished to make way for the project. Other committee members say the report leaves the developers with few options. They point out that the area has been earmarked for a zoning bylaw limiting construction to buildings of no more than four storeys. A major developer warned the Dore administration yesterday against adopting the Overdale recommendations as general rules for housing projects. "It's crazy, you'd better believe it," said Rene Lepine Jr., vice-president of Le Sanctuaire du Mont Royal, a 700-unit condominium project. Lepine said he agrees with Auf der Maur that the recommendations might discourage developers from building. Lepine said he was especially worried by the recommendation that tenants be allowed to stay in their apartments. "It's almost impossible to build large-scale all-encompassing projects without having the space to do it." Lepine's comments were echoed by Phil O'Brien, chairman of Devencore Inc., a real estate group. The proposals "are much too stringent" to be adopted as general rules, he said. "It is better to deal with each structure" as it is proposed and to hold consultations at that time, he said. * Montreal condo ban may stay. Page A-4

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431525394?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1987-09-24

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/ZG9HCXKB>

Date d'ajout 07/11/2019 à 23:20:52

Modifié le 07/11/2019 à 23:37:04

Marqueurs :

Doré³, Overdale⁶

Quality report

- Item has no authors

MCM caucus: Some feeling left out: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Ingrid Peritz

Résumé There is disagreement within the Montreal Citizens' Movement (MCM) caucus over whether councillors are being consulted enough on major decisions. Caucus chairman Andre Lavallee says councillors are playing a bigger-than-ever role in decision-making at city hall. He denied that councillors are being prevented from speaking out against decisions by the MCM administration. "We're no longer in a position where all councillors have the same opinion," Lavallee said at a news conference to outline the work of the caucus after six months of MCM government. But some councillors have been quietly voicing dissatisfaction that decision-making is still concentrated in the six-member executive committee. One councillor, who spoke on condition that his name be withheld, said MCM councillors are consulted very little. He said it contradicts the MCM's democratic and "pluralistic" traditions. "There's secrecy surrounding all the projects of the executive committee and it's only at the last minute that caucus finds things out," he said. The councillor said that on at least two major projects, the MCM caucus was consulted only a day or two before the projects were announced. "They were phoney consultations." The projects were the city's administrative reform package and its proposals to reform Montreal's property tax system. "Decisions are made by bureaucrats in (Mayor Jean) Dore's office," the councillor said. Last month, some councillors voiced disapproval in caucus of the city's decision to purchase an \$82,000 Fazioli piano. After some councillors leaked the caucus rift to the press, rules were brought down designed to enforce caucus "confidentiality." In effect, however, the rules have resulted in silencing some traditionally vocal councillors of the MCM. "There are procedures for expressing dissidence," Michael Fainstat, chairman of the executive committee, told The Gazette after the rules were introduced a month ago. "What happens within the caucus belongs within the caucus." Meanwhile, in a mood reminiscent of the Civic Party, few MCM councillors show dissidence during Montreal's monthly council meetings. Last month, more than 400 council items were passed in less than four hours, and only a handful of MCM councillors spoke out. Lavallee said this is because time in council is taken up with routine business such as contracts awarded to lowest-bidding firms. He said the caucus wants to rid council of such items and open up time for discussion.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431513025?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1987-07-02

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/7YTGDUXUT>

Date d'ajout 07/11/2019 à 23:15:13

Modifié le 07/11/2019 à 23:16:31

No condos along canal residents tell city planners: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Résumé Montreal's city planning committee was told yesterday that Point St. Charles residents don't want condominiums on the Lachine Canal. "We don't want condos, we want jobs," Suzanne Laferriere of the Point St. Charles Community Clinic said in an interview. The planning committee - one of five standing committees of council - held public hearings in the Point to hear citizens' views on a proposed city land-use plan for the district. Laferriere said the canal's development is the most pressing planning problem. Council approved one condominium project on the canal in April - construction permits had been issued by the previous administration - and the city has a proposal for another condo project in two abandoned canal factories. Laferriere said the land along the canal should remain industrial to create jobs for residents of the Point, which lies directly to the south. "Condominiums will create pressure in Point St. Charles that will force people out," she said. Laferriere and other representatives of a coalition of community groups in Point St. Charles asked the planning committee, headed by Councillor Andre Lavallee, to urge the administration to freeze the land along the canal until full public hearings begin, possibly this fall. Residents appear to have support from their city councillor, Marcel Sevigny, who sits on the planning committee. He said he is also opposed to condominiums on the canal banks. "I'm not at all in favor of luxury condominiums for rich people, while less rich people have to content themselves with less interesting places," Sevigny said. "Everyone has the right to a good place."

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431500290?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1987-06-11

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/3354B83B>

Date d'ajout 07/11/2019 à 23:11:23

Modifié le 07/11/2019 à 23:13:06

Quality report

- Item has no authors

City agrees to hold land for low-income housing: [EAST ISLAND Edition]

Type Article de journal

Auteur Debbie Parkes

Résumé Montreal will reserve land near the Rosemont Metro station for the construction of more than 300 units of low-income housing, municipal representatives have assured a coalition of seven east-end groups. "It's a good start," said Johanne Lapointe of the Table de concertation logement-amenagement de la Petite Patrie, which is demanding 1,000 low-income homes for the area, among the poorest of Montreal. Started a year ago La Petite Patrie is bordered by CP Rail tracks to the south and west, by Jean Talon St. to the north and by d'Iberville St. to the east. The coalition was formed a year ago to press Montreal to reserve the land near the Metro station for 332 units of low-cost housing - city-run subsidized housing and co-operatives. Last week, members of the umbrella group met with city councillors from the area, executive committee member John Gardiner and representatives of the city's housing and urban development departments, who agreed to support the plan. The proposed housing site is bordered by St. Denis, St. Hubert and des Carrieres Sts. and Rosemont Blvd. Currently it is occupied by municipal maintenance shops, but these are scheduled to be relocated. Coalition and city representatives will draw up a development proposal to be submitted to the city's executive committee within a month. Once the executive committee accepts it, it will take about 18 months for the city to prepare plans for moving the shops and demolishing the old buildings, Lapointe told the meeting, attended by about 35 people. While the coalition's original goal was to press Montreal for low-income housing on the shops land, it expanded goal in January to push for 1,000 low-income housing units in the next three years. La Petite Patrie and Hochelaga-Maisonneuve are both impoverished areas and both each about 54,000 residents, the group says. But Hochelaga-Maisonneuve has 1,216 units of low-cost housing and La Petite Patrie has only 437, the coalition says. The coalition wants the city to use Ecole l'Assomption, at the corner of Christophe Colomb and Bellechasse Sts., for 35 co-operative apartments. The city is negotiating with the Montreal Catholic School Commission to acquire the building, which will become vacant in June. The coalition suggests that an 18-apartment block for elderly residents be built in the schoolyard. It is also demanding that the provincial government carry out its promise this year to build 150 subsidized housing units in Gouin riding, which takes in part of La Petite Patrie. Quebec has indicated it might not be able to carry through with the promise. Plans public meetings The coalition plans to draw up a development plan in coming months focusing on existing housing in the area. It will also hold public meetings so local residents can voice their concerns about housing. Andre Lavallee, a Rosemount area city councillor and chairman of the recently-formed planning, housing and public works committee, said the city will welcome the coalition's studies. "It's important to carry out an inventory of the housing possibilities so that people stop saying there's no space (for more housing)," Lavallee said. Residents and area organizations are best qualified to say what the area's needs are, he added.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431479602?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1987-04-16

Pages p. B-10

Select in Zotero <zotero://select/library/items/NHSH55I6>

Date d'ajout 07/11/2019 à 14:33:16

Modifié le 07/11/2019 à 23:11:18

City's listening: Council committees meet next week: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Ingrid Peritz

Résumé Montrealers will get a chance to air their views on everything from garbage and taxes to fluoridation and free trade when city council's five standing committees begin sitting next month. The committees' agendas, adopted by council yesterday, offer a gamut of topics for public debate. The committees are the long-awaited forum promised by the Montreal Citizens' Movement (MCM) administration to let citizens take part in municipal affairs. Some topics are technical and may be boring to most people; others seem to overlap with issues already being handled internally. Other issues are noteworthy because of their absence: There is no committee charged with studying a no-smoking bylaw for the city this year, for example. But several committee heads said yesterday they hope for good turnouts to their meetings, to be held at city hall and in neighborhoods. "We want

to try to open the doors to city council and bring citizens forward," said MCM councillor Sam Boskey, vice-chairman of the culture committee. "This is the whole reason behind the committee process." Some people have expressed doubts about the committees because they don't go as far as in other cities. In Toronto, for example, every piece of legislation is scrutinized by a committee before it goes to council for debate. Montreal's committees are responsible for setting policy. If a controversial issue comes up that's not on the committees' agenda, it can be added at the request of a citizen or council. Following is a partial list of topics to be handled by the committees, made up of city councillors. PLANNING, HOUSING AND PUBLIC WORKS, headed by Andre Lavallee, will hold public hearings on downtown's master plan, on the conversion of apartments to condominiums and on general housing policy. It will also look at pedestrian safety. ECONOMIC DEVELOPMENT, headed by Abe Limonchik, will look at the impact of free trade on Montreal, on the renewal of aging neighborhoods and the future of the Miron quarry and the site abutting Blue Bonnets raceway. ADMINISTRATION AND FINANCE, headed by Pierre-Yves Melancon, will study ways of reducing high property taxes, review the city's host of permits, and look at city spending controls, its contract-awarding system, and equal-opportunity policies. COMMUNITY DEVELOPMENT, headed by Joseph Biello, will hold public hearings on fluoridating Montreal's water, recycling garbage, fire prevention and Montreal's recreation policy. CULTURAL DEVELOPMENT, headed by Martine Blanc, will hold hearings on cultural activities in neighborhoods and participation of ethnic groups in culture. It also will look at culture and tourism in Montreal. The first meeting - administration and finance - is set for May 4.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431479688?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1987-04-15

Pages p. A-7

Select in Zotero <zotero://select/library/items/JBYQL34G>

Date d'ajout 07/11/2019 à 14:28:34

Modifié le 07/11/2019 à 14:33:16

Opposition members to sit on city hall committees: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Résumé Opposition councillor Nick Auf der Maur has been named to a key position on one of five new public committees which are expected to create a more open administration at Montreal city hall. Auf der Maur, the independent councillor who represents downtown Peter McGill district, has been asked to serve as vice-chairman of the planning, housing and public works committee, officials of the ruling Montreal Citizens' Movement (MCM) said yesterday. Auf der Maur is one of 10 city councillors asked to serve as either a chairman or a vice-chairman on the standing committees. Two other opposition councillors - Germain Prgent of the Civic Party and Sofoklis Rasoulis of the fledgling Democratic Alliance - and all other members of city council will be asked to sit on the various committees as simple members, city officials said. City council, where the MCM holds 55 of 58 seats, is expected to approve the nominations at a meeting Monday. The appointments were drawn up by the city's executive committee and approved Monday at an MCM caucus meeting. City officials said Prgent was originally offered the post accepted by Auf der Maur because Prgent is leader of the city hall opposition. Prgent said he turned down the offer because he is too busy. Auf der Maur said he is looking forward to his new responsibilities. "I'm quite pleased, since it shows that these are committees of council and not committees of the MCM caucus," Auf der Maur said. "I'm anxious to help make these committees into useful tools for opening up the decision-making process at city hall." Auf der Maur will serve under committee chairman Andre Lavallee, an MCM councillor active in housing issues. The other committee heads are: Joseph Biello, who will head the community development committee. Vice-chairman will be N.D.G. councillor Sharon Leslie. Pierre-Yves Melancon, who will head the administration and finance committee. Vice-chairman will be Michel Lemay. Abe Limonchik, who will head the economic development committee. Vice-chairman will be Diane Martin. Martine Blanc, who will head the cultural development committee. Sam Boskey will be vice-chairman. Council passed a bylaw last month setting up the committees as a first step to opening up the city's administration. The only committee operating under the former Civic Party administration was the toponymy committee, responsible for naming streets, parks and city buildings. That committee will continue to meet in private. No meetings have been scheduled yet for the new committees. And for now, committee members will not be paid. Salaries might be paid to committee chairmen and vice-chairmen, but only if Quebec amends the city's charter to make the committees obligatory. The committees so far have been given only a vague mandate to develop policy.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431453803?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1987-02-12

Pages p. A-3
Select in Zotero zotero://select/library/items/86CQBHI5
Date d'ajout 07/11/2019 à 14:26:34
Modifié le 07/11/2019 à 14:28:34

Quality report

- Item has no authors

MCM may not fulfil low-income housing promise; City wants more funds before adding 260 units to Angus Shops project: [EAST ISLAND Edition 1]

Type Article de journal

Auteur Marian Scott

Résumé The new Montreal Citizens' Movement (MCM) administration may not be able to deliver on an election promise to add more low-income units to the Angus Shops housing project, the executive committee member in charge of housing said this week. "We're open to the idea of increasing the number of social housing units," John Gardiner said, but "quite frankly, it can't be done without important subsidies." About three weeks before becoming mayor Nov. 9, MCM leader Jean Dore promised more low-income units for the former railway yard in east-end Rosemount. Attacked high rents He also attacked former mayor Jean Drapeau's administration for allowing private entrepreneurs to charge up to \$500 a month in rent for a one-bedroom apartment and for selling duplexes for as much as \$175,000 and triplexes for up to \$240,000. The MCM's stand was backed by local housing groups, who have been clamoring for more low-income housing on the site. "There is a desperate need for more low-income housing," said Lynn Biron, member of the Comité du logement de Rosemont. "We want to save the remaining land for housing co-ops and low-income units." "There should be more co-ops and low-income units," agreed six-month Angus resident Marc Berube, 24, who pays \$365 a month for his 4 1/2-room co-op apartment. However, Gardiner said that the city's hands are tied unless Quebec or Ottawa provides additional housing subsidies. Under the original 1984 master plan for the project, a total of 2,040 units were to be built over five years on the 80-acre site off St. Michel Blvd., between Rachel St. and St. Joseph Blvd. Of those, 1,000 were to be reserved for low-to-middle-income families. The remaining 1,040 were to be built by private entrepreneurs and rented or sold at market rates. Of the low-income units, about 600 have already been built, and plans are under way to build 140 more, said Allan Koury, chairman of the Société des terrains Angus (SOTAN), the organization overseeing the housing project. About 400 of the 1,040 private-sector units have been built, he said. However, Quebec and Montreal are still debating the fate of another 260 planned low-income units. The former Parti Québécois government wanted 260 of the low-income units to become subsidized condominiums for middle wage earners. But Dore promised, if elected, to reserve the 260 units for traditional low-income housing. However, Gardiner said the city has no power to fulfil the pledge unless Quebec provides the necessary funding. He declined to estimate the cost of the 260 low-income units, but said it would be considerable. The provincial government hasn't decided the fate of the 260 units, but it should hand down a decision by spring, said Violette Trepanier, the Liberal member of the National Assembly for nearby Dorion and parliamentary secretary to Municipal Affairs Minister Andre Bourbeau. Trepanier said that Quebec is carefully considering the subsidized condominium proposal. Five east-end caisses populaires affiliated with the Mouvement Desjardins are interested in backing the subsidized condominium project, she said. Koury said he strongly hopes Quebec will approve the condominium project. Never get aid "I'm going to make sure that 100 per cent of the program will be adopted," he said. Koury said families earning between \$20,000 and \$30,000 a year deserve government aid to become property-owners. "They are in the majority and they never receive aid," he said. Gardiner said he has asked local city councillors Andre Lavallee and Michel Lemay to propose ways of reserving the 260 units for low-income families. However, he said he can't offer any guarantees their proposals will be accepted. "We are depending on the provincial and federal governments to develop that kind of housing," he said.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431450917?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1987-01-08

Pages p. D-11

Select in Zotero zotero://select/library/items/E7U7WGVD

Date d'ajout 07/11/2019 à 14:20:40

Modifié le 07/11/2019 à 14:26:34

Who is who in the new MCM administration; MCM backbenchers will demand more say in decision-making than Drapeau-era councillors: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Robert Winters

Résumé Mayor-elect Jean Dore will find that the backbenchers in his Montreal Citizens' Movement party will demand more say in decision-making than councillors did in the Drapeau decades. Most Civic Party backbenchers had a reputation for saying little in council and letting former mayor Jean Drapeau and his powerful executive committee make all the decisions. But a look at the background of the MCM caucus indicates that many have been involved in community organizing - and are used to making things happen. Jean-Francois Leonard, co-author of *Montreal After Drapeau*, said in an interview he believes Dore will be successful in finding ways to involve in decision-making what he described as the "substantial number of councillors" with experience as community activists in grassroots movements. Dore has said he plans to set up committees of councillors that will study various aspects of municipal administration. Besides about 12 councillors who have worked as community organizers, the new MCM caucus also contains many councillors who have been part-time community activists although their income came from elsewhere. Although the executive committee will not be named until Nov. 26, when Dore presents his slate for approval at the first council meeting, the following are considered likely choices for key positions on the executive or council committees: EXECUTIVE MICHAEL FAINSTAT (Confederation), 62, is deputy MCM leader and leading candidate for the post of executive committee chairman. A former engineer who works full-time as councillor, he is co-owner of Combustion and Power Equipment Ltd., where he worked in 1950-74. The former engineering professor has been a council member since 1974. ROBERT PERREAULT (Laurier), 39, is an economist who joined Fainstat and Dore in improving links with the business community in pre-election phase. A friend of Dore's, the full-time councillor was first elected in 1982. Previously worked as the general manager of the Tourbec travel agency, as program director for France-Quebec youth agency and a manager of federation of recreation and sports groups. KATHLEEN VERDON (Cartierville), 37, MCM vice-president, forged close ties with cultural groups in the pre-election period. She sat on Reddy Memorial Hospital board from 1981-86 and has been a teacher, an editor in the university field and director of a housing project. JOHN GARDINER (Ville-Marie), 42, a full-time councillor, was previously elected in 1974 and 1982. MCM house leader and housing specialist, Gardiner was a teacher from 1967-73 and school board administrator from 1973-77. He helped organize creation of 600 units of non-profit housing and is on a board of a multi-cultural centre. LEA COUSINEAU (Etienne-Desmarreau), 44, the MCM's first president, is described as being on the MCM left. She is program development officer at l'Universite du Quebec a Montreal (UQAM) and was adviser to former Parti Quebecois cabinet minister Lise Payette. A CEGEP adviser, she held executive positions in a teachers' union and a recreation federation. BENOIT TREMBLAY (Sault-au-Recollet), 38, is a business professor at the Ecole des hautes etudes commerciales and was assistant deputy minister of the Quebec Industry and Commerce Department until August. He is conducting research into management of co-operatives. Although his administrative experience may gain him a powerful post, he is dogged by the failure of his doomed scheme to sell Quebec's liquor stores to employees. After the executive committee posts are filled, there will be a large group of councillors with activist backgrounds, including some with political experience. The following general categories of councillors are arbitrary and many of the councillors do not fit readily into any one category. COMMUNITY ORGANIZERS DIANE BARBEAU (Hochelaga), 38, is a community organizer who directs administrative services at a community education centre. She was active in the union movement and worked as a PQ organizer and fundraiser. She helped create and administer a day-care centre. SHARON LESLIE (Loyola), 32, was co-ordinator of the N.D.G. Community Council in 1980-86, has led workshops in interpersonal communications and leadership, co-ordinated a city women's network, sits on board of Head & Hands community group. HERVE PILON (Prefontaine), 30, is a community organizer who has worked for various CLSCs. He set up a community centre for the elderly and a solidarity fund for community groups, organized lobbying movements concerning housing and the Ville Marie Expressway. KONSTANTINOS GEORGIOULIS (Mile-End), 37, is a community organizer who is active in an association for workers of Greek origin, including involvement in unionizing maintenance workers and a coalition to ensure proper working conditions. ARNOLD BENNETT (Notre Dame de Grace), 35, a tenants' rights advocate who holds meetings to discuss leases, has a newspaper column and radio show, works mainly as full-time councillor, sits on Queen Elizabeth hospital board, was secretary of N.D.G. Community Council, previously elected in 1974 and 1982. MARCEL SEVIGNY (Pointe St. Charles), 40, political science graduate, founder and president of federation of housing co-operatives for Island of Montreal in 1983-85, is international YMCA's director of community services. GINETTE L'HEUREUX (De Maisonneuve), 37, former aide to Louise Harel, PQ transport critic, and helped in Pauline Marois's party leadership bid. She administers a project to reintegrate women into the labor force through making clothing for the handicapped. She organized an east-end economic summit and chairs a day-care board. MARTINE BLANC (Octave Cremazie), 38, describes herself as an organizing adviser, worked on the 450th anniversary of the arrival of Jacques Cartier, activities at Man and His World and a conference on Montreal

women's political power. JACQUELINE BORDELEAU (Bout-de-l'Ile), 48, a former aide to Parti Quebecois minister Marcel Leger, organized for the MCM in her district since 1983. A likely choice for a key council committee post, she helped organize lobbying for a CLSC in the area. PIERRE GOYER (Jean-Talon), 32, was administrator and treasurer of a public relations and advertising company between 1981-85. Since then, he has been administrator of a council for development of community housing and co-operatives. DENIS BEAUCHAMP (Pere Marquette), 34, is a member of the board of a CLSC de la Petite patrie and is co-ordinator of a committee dealing with community organization in the same area. NICOLE GAGNON (Emard), 40, is a sales representative who helped organize a movement against the transfer of toxic wastes in her district. She is a member of board of a youth centre. VITTORIO CAPPARELLI (Gabriel Sagard), 45, is the administrator of Patronat INCA, which provides services for Quebec workers of Italian origin. He is a member of the boards of a community centre and a group that helps Italian immigrants. ANDRE LAVALLEE (Bourbonniere), 34, is a lecturer at a CEGEP and sits on its board. Co-ordinator of the Rosemount housing committee, Lavallee was involved in a research project about women and housing and also has been active in local housing development issues. PROFESSIONALS MICHEL PRESCOTT (Jeanne Mance), 40, a lawyer, is a full-time councillor first elected in 1982. A business school graduate, he became legal adviser to the Quebec Human Rights League. Was on board of theatre directors' group. SAM BOSKEY (Decarie), 36, is a lawyer who does part-time labor law research and lectures on labor relations at Concordia University, but works mainly as councillor. The former social animator for a CLSC, a CEGEP and a tenants' association was first elected in 1982. GEORGES LEDOUX (Pointe aux Trembles), 27, is a private practice lawyer who was a 1982 candidate for the defunct Municipal Action Group. He served as a parish secretary and is a board member and legal adviser for an association that helps fire victims. DR. GERARD LEGAULT (l'Acadie), 52, is a family doctor and has a postgraduate degree in public administration. He is director of professional services at the Institut de readaptation de Montreal, a centre for rehabilitating the handicapped. MICHEL BENOIT (St. Sulpice), 30, is an accountant, a member of a caisse populaire board and a member of a residents' group. THERESE DAVIAU (St. Jean-Baptiste), 42, is a private practice lawyer active in various groups that promote women's rights and environmental concerns. JEAN DURIVAGE (St. Paul), 40, is a freelance accountant, treasurer of an Optimists Club, administrator of a caisse populaire, chairman of board for a youth centre and administrator of a hospital foundation. WHITE COLLAR ABE LIMONCHIK (Cote-des-Neiges), 54, is a scientific researcher who has also studied political science and written a book on the city's economic policies in the 1960s. First elected in 1982, he is a leading candidate for the MUC Transit Corp. board. HUBERT SIMARD (Darlington), 37, a full-time councillor first elected in 1982, is an urban planner who worked in research, as a teacher and in publishing. A day-care centre organizer and board member of a housing information organization, he may be named to a planning post. ANDRE CARDINAL (Plateau Mont-Royal), 46, a journalist who has worked mainly as a councillor since he was first elected in 1982, also works on a magazine published by the union of Quebec Liquor Board employees. MANON FORGET (De Lorimier), 33, is a Radio-Quebec assistant producer, union representative and former member of the educational TV network's board, on board of Multi-femmes, a women's rights group. SAULIE ZAJDEL (Victoria), 30, is director of projects and senior program designer for the Bank of Montreal's computerized systems and operations division. He was a member of the community relations and building campaign committees of the Canadian Jewish Congress. JACQUES CHARBONNEAU (Louis Riel), 48, is communications adviser for Notre Dame Hospital and was a member of the hospital's board for seven years. He helped organize conferences and meetings concerning problems of the handicapped. RICHARD BRUNELLE (Langelier), 40, has been a researcher with the Confederation of National Trade Unions since 1984. A former vice-president of the Union generale des etudiants du Quebec, he helped organize a research centre and worked at a psychiatric hospital in 1974-84. BUSINESS The MCM, which had a reputation in its early years for having few businessmen, has seven councillors with business backgrounds, including Fainstat. REAL CHAREST (Marie-Victorin), 51, works in life-insurance and has organized several conventions. He is a caisse populaire administrator, vice-president of a mental-illness research foundation, and administrator of a seniors' residence. MICHEL LEMAY (Rosemont), 38, a psychologist, is president of a management consulting company. He was a member of a CEGEP board, sat on a committee that set up day-care centre and founded a grassroots group to deal with housing issues. FRANK VENERI (Francois Perrault), 44, has had a hairstyling salon for 27 years. He has been president of an Optimist Club and is a director of a hairstyling management group. GIOVANNI IALENTI (St. Michel), 40, studied accounting and is national sales director of the Golf A & T manufacturing company. He is a member of a group involved in residential and industrial development issues in his district. GIOVANNI DE MICHELE (Marc-Aurele Fortin), 45, owns a small company that deals with specialized trucking and has been involved in amateur sports. He is president of a section of Quebec Ice Hockey Federation. GILLES BERTHIAUME (Riviere-des-Prairies), 50, is an electrician who has owned since 1973 a contracting company that handles specialized bricklaying. A co-owner of the Anjou amusement park and a Go-kart track, he also has been an amateur sports organizer. EDUCATION DIANE MARTIN (Louis-Hebert), 41, has been a CEGEP economics professor since 1972 and is co-ordinator of economic education for the community services section at Universite du Quebec a Montreal. She has done research on the impact of free trade on Quebec industry. PIERRE-YVES MELANCON (Mont-Royal), 35, first elected in 1982, is director of research and documentation at the Universite de Montreal political science department, former president of Cote des Neiges community centre and a board member between 1977-82. MARVIN ROTRAND (Snowdon), 35, full-time

councillor, first elected in 1982, possible candidate for MUC public security committee overseeing police force, taught social science at high school in 1975-83 and is a member of the MCM executive committee. ANDRE BERTHELET (Jarry), 46, a teacher and full-time councillor who taught high school two hours a day between 1982 and when he was elected this week. He was previously in 1974 and was president of a co-operative food store. MICHELINE DAIGLE (Jean Rivard), 39, is administrator of the Rene Goupil community education centre and member of board. She is an administrator of a caisse populaire and a member of the MCM status-of-women committee. SCOTT McKAY (Honore Beaugrand), is at age 25 the youngest councillor. He teaches waste-water treatment techniques, was on the executive of a university students' association and was on board of the Societe pour vaincre la pollution. GHISLAINE BOISVERT (De la Rousseliere), 42, was a teacher between 1963-74 and studied management. Since 1977, she has been an executive member of the Jerome Le Royer school board. She has sat on the Montreal Island School Council and worked with a local volunteers' group. OTHERS RAYMOND BLAIN (St. Jacques), 35, has organized activities for various groups and agencies, including the 1534-1984 celebrations. He is also past president of Quebec recreation federation. NICOLE BOUDREAU (Longue Pointe), 44, trained as a medical secretary and was vice-president of a school parents' committee and member of a committee to promote creation of a CLSC in Mercier-Est, then joined the new CLSC's board. JACQUES MONDOU (St. Edouard), 32, has taken law courses and is an advisor for a caisse populaire. He is a member of the MCM legal committee. CIVIL SERVANTS PIERRE LACHAPELLE (Fleury), 32, is a biologist who has worked for the federal Department of Energy, Mines and Resources since 1981. He has been active in the lobby group Transport 2000, including a term as president. PIERRE BASTIEN (Ahunsic), 36, an engineer, is a senior official with the Commission de la sante et de la securite du travail, Quebec's occupational health and safety board. JOSEPH BIELLO (De Villeray), 35, has worked for the Quebec Revenue Department since 1974, now will work one day a week. He is a businessman in the renovation field and a member of a hospital foundation. BLUE COLLAR NICOLE MILHOMME (Tetreaultville), 39, is handling clerk at a distribution company and president of a Canadian Auto Workers Union local. She is a health and safety representative and sits on a committee to improve women's working conditions. SERGE LAJEUNESSE (St. Marie), 39, a shipper and machinist for 21 years at a tobacco plant, has been president of Optimists Club, has organized project to prevent kidnapping of children and organized bicycle rallies.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431418867?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1986-11-15

Pages p. A-4

Select in Zotero <zotero://select/library/items/8YA6KC5W>

Date d'ajout 07/11/2019 à 14:17:26

Modifié le 07/11/2019 à 14:20:40

New councillors get set to work on local priorities: [EAST ISLAND Edition]

Type Article de journal

Résumé With the elections over, Montreal city councillors will soon be getting down to working on improving their neighborhoods. In the east end, many of the Montreal Citizens' Movement (MCM) councillors will be tackling local issues as a team. Here are some of the things they hope to accomplish: IN POINTE AUX TREMBLES: The three new city councillors here say first on their list of priorities will be improving local services. Ghislaine Boisvert, Jacqueline Bordeleau and Georges Ledoux - who campaigned as a team - want better public transit for the area, more bus shelters and more neighborhood parks. They also want a Maison de la culture and a branch office of city hall, which would allow residents to get information, building permits and some other services without going all the way downtown. In Pointe aux Trembles - which has grown to more than 45,000 residents from about 36,000 four years ago - such services have not kept pace with development, the councillors say. IN RIVIERE DES PRAIRIES: The two newly elected councillors here are Giovanni di Michele and Gilles Berthiaume. In an interview this week, di Michele said major concerns in the area are: Poor bus service, not enough bus shelters, lack of police protection and insufficient recreational facilities. He also wants a city hall branch office nearby, and eventually, a second fire station. Di Michele said it will be at least a week before he and Berthiaume can say which problems will be tackled first. "I think we'll start seeing changes about January," he promised. IN HOCHELAGA-MAISONNEUVE: The new councillors here are Herve Pilon, Ginette L'Heureux and Diane Barbeau. Barbeau said in this part of town, where there's a lot of poverty and unemployment, one of the things people lack most is information on how city hall operates and on municipal programs and subsidies. She plans to spend a lot of time over the next while meeting area residents and organizations to let them know how to penetrate the municipal bureaucracy and what services the city has to offer. IN MERCIER: The area's six new councillors will work together to push for increased port facilities in the area and for the upgrading of the Promenade Bellerive, a green area which takes in part of the island's bicycle path, along the St. Lawrence River. The six are: Jacques Charbonneau, Real Charest, Nicole Boudreau,

Nicole Milhomme, Scott McKay and Richard Brunelle. IN ROSEMONT: The four councillors-elect here are Andre Lavallee, Michel Lemay, Lea Cousineau and Diane Martin. In an interview the night of the elections, Lavallee said top priorities will be pushing for more low-cost housing in the Angus Shops housing project and overseeing the development of Masson St. In recent years, the Shiller family - owners of Au Bon Marche drapery store - has been buying up commercial properties on Masson St., forcing many small store owners out. IN ST. MICHEL: The big issue in this community - now represented by Frank Venneri, Vittorio Capperelli, Micheline Daigle and Giovanni Ialenti - is the Miron Quarry, which includes a huge garbage dump that residents want closed. The city bought the Miron land two years ago, but a month ago extended the company's lease, allowing it to operate for another year. Daigle said committees will have to be set up to suggest alternative garbage disposal methods and to look at possible development projects for the Miron land. Residents will have to be consulted, she said. East-end councillors also plan to set up a special committee to look at ways of boosting employment in the east end - especially in the part of the city to the south of Sherbrooke St. around Hochelaga-Maisonneuve and Mercier. That part of the city has been heavily hit in recent years by plant closings and changes in technology. A recent study estimated that in the Hochelaga-Maisonneuve area, where there are about 21,500 residents of working age, about 10,000 are unemployed. The special committee would work with the provincial and federal governments to have part of the east end designated a special industrial zone, with tax breaks for new businesses.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431413454?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1986-11-13

Pages p. X-10

Select in Zotero <zotero://select/library/items/Q29LGVGF>

Date d'ajout 07/11/2019 à 14:13:14

Modifié le 07/11/2019 à 14:14:55

Quality report

- Item has no authors

Civic Party whipped in east end: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Debbie Parkes

Résumé Claude Varin's defeat after 14 years as a councillor for the Civic Party was not a sure thing, even if the sweep by the Montreal Citizens' Movement was. After all, in 1982, Varin was elected in east end District 4 (Tetreaultville) with more than 65 per cent of the vote. "I'm definitely going to be re-elected," Varin, 55, said in an interview before the election, claiming that 90 per cent of the electors know him personally. But things did not turn out as planned. Last night, Varin was at a friend's house watching the returns and he declined interviews. But his wife, Raymonde, said it is the end of his political career. Raymonde Varin, who was manning the telephones at her husband's campaign headquarters, said: "We had said that if Claude Varin didn't get in, it was because there was a sweep - and there was a sweep." Other Civic Party incumbents in the east and northeast districts who were defeated - despite having been given reasonable chances of re-election, were: CARMEN MILLETTE, who lost District 1 (Louis Riel) to the MCM's Jacques Charbonneau. Unlike Varin, Millette doesn't consider her political career over: "It's the opposite - (the defeat) is a stimulus," she said. In four years, she will be relaxed and ready to run again, she said. CLAUDE FRENIERE, who had represented Riviere des Prairies since 1978. The district, in the northeast of the city, was divided this year into two electoral districts - 19 (Marc-Aurele Fortin) and 58 (Riviere des Prairies.) The MCM's Giovanni di Michele took District 19, beating out the Civic Party's Joseph Lobasso and independent Domenico Fuizzotto. District 58 will be represented by the MCM's Gilles Berthiaume, who beat Freniere. LUC LARIVÉE, doctor, past chairman of the Montreal Catholic School Commission and a strong contender for the Civic Party's leadership. Larivee had represented District 3 (Longue Pointe) since 1978. He was beaten by the MCM's Nicole Boudreau, a medical secretary. MICHEL MORIN in District 6 (Langelier). Morin had also run for the Civic Party leadership. A teacher, Morin was a member of the city's executive committee since 1982 and a councillor since 1978. He will be replaced on council by the MCM's Richard Brunelle, a researcher. JEAN TROTTIER in District 11 (Rosemont), after holding the seat for 16 years. A bitter Trottier blamed his loss to the MCM's Michel Lemay on biased media reports and on opinion polls, which he said influenced the voting. Lemay said he will work together on local issues with the three other MCM councillors in the Rosemont area. They are: ANDRE LAVALLEE (District 10, Bourbonniere), a leader in the fight for more low-income housing. Lavallee beat Civic Party incumbent Paul Beauchemin, who had held the seat for 14 years, and independent Lucien Gagnon. LEA COUSINEAU (District 12, Etienne Desmarteau), who beat Civic Party newcomer Michel Senecal.

DIANE MARTIN (District 13, Louis Hebert), an economics professor who specializes in employment issues. She beat Civic Party incumbent Rene Paris and Democratic Alliance candidate Aram Oulousian. MCM candidates also campaigned as a team, and won, in east-end Pointe aux Trembles. That district, a former suburb annexed to the city shortly before the last election, was until last night represented by three Civic Party candidates - none of whom ran for re-election. One of the outgoing councillors in the area was Maurice Vanier, Pointe aux Trembles' former mayor. During the election campaign, Vanier said the MCM was running a better campaign.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431414607?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1986-11-10

Pages p. F-6

Select in Zotero <zotero://select/library/items/WPRCYKCF>

Date d'ajout 07/11/2019 à 14:03:46

Modifié le 07/11/2019 à 14:11:59

MCM matures: Election slate shows new diversity: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Ingrid Peritz

Résumé Scott McKay and Gerard Legault sound as if they should be waging political war from opposite ends of the battlefield. McKay, a 25-year-old ecologist who lives with his parents, has spent the last few years organizing anti-nuclear rallies, editing a small environmental magazine and participating in mock "die-ins" in rush-hour traffic on Dorchester Blvd. to fight for more rights for cyclists. Legault, a 55-year-old doctor and father of five, works as a hospital administrator, sits on the board of the Quebec March of Dimes and drives his Dodge 600 on house calls to senior citizens. While the two would seem to have nothing in common, they are both candidates for the Montreal Citizens' Movement (MCM) in the Nov. 9 civic election. McKay is the MCM's youngest new candidate and will carry the party's colors in the east-end district of Honore Beaugrand. Legault, the eldest, will take on the incumbent Civic Party councillor in north-end l'Acadie. The two, who joined MCM leader Jean Dore in kicking off the party's campaign over the weekend, symbolize the new diversity in the 12-year-old opposition party. "It's true, I do fit the model of someone who would be a supporter of the Civic Party," Legault said yesterday in an interview. "But I share the MCM's philosophy entirely." The MCM's new slate of candidates still has its contingent of community activists and housing advocates who have formed the party's backbone since its foundation. But the new candidates also include an economist, trucking contractor, notary, insurance broker and a hairdresser. The candidates are also older than their counterparts at the ruling Civic Party, which has been trying to rejuvenate its image with a younger team. The average age of the new Civic Party candidates is 30, compared with 37 at the MCM. While the MCM has no new star candidates, names to watch include: Diane Martin, a 40-year-old economics professor who specializes in employment issues, will be contesting the seat of Civic Party candidate Rene C. Paris in Louis Hebert district. Cameron Charlebois, a 35-year-old architect who has the backing of some big-name Montreal business leaders and heritage groups. A board member of the downtown YMCA and the Chez Doris women's shelter, Charlebois will be running against independent councillor Nick Auf der Maur in downtown Peter McGill. Andre Lavallee, a 34-year-old community organizer who acted as spokesman to the three levels of government on behalf of community groups involved in the massive Angus Yards development in Rosemount, the largest housing project in Montreal. He will be contesting Civic Party councillor Paul Beauchemin's Bourbonniere district. The MCM has picked 55 of its 58 candidates. The remaining three - in the southwestern Montreal districts of Emard, St. Henri and St. Paul - are to be nominated next Monday.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431389836?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1986-09-30

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/KLJSG722>

Date d'ajout 07/11/2019 à 14:00:43

Modifié le 07/11/2019 à 14:04:20

Low-cost housing slated for Angus land is in danger: committee: [CITY AND DISTRICT Edition]

Type Article de journal

Auteur Debbie Parkes

Résumé The Rosemount Housing Committee has accused the organization overseeing development of the Angus Shops land in east-end Montreal of going back on a promise to build 1,000 homes on the land for middleand low-income families. Andre Lavallee, co-ordinator of the committee, told a news conference that only about 400 of the 1,000 will be affordable to the low-income groups for which they were promised when the plan was made public in 1984. But in an interview Allan Koury, head of the organization set up by the city of Montreal to oversee the project, said the housing committee's complaints are unfounded. Koury, chairman of the Societe des Terrains Angus (SOTAN), said: "I have made a promise that I intend to keep. We will abide by the program right down to the last brick." Nearly two years ago, SOTAN announced that 1,000 of the 2,040 housing units to be built on the 80 acres of land, formerly used for CP Rail repair shops, will go to families earning \$25,000 a year or less. Of these 1,000, 700 were to go to families earning less than \$20,000. With that announcement, a coalition of some 30 community organizations, which included the Rosemount Housing Committee, stopped objecting to the plans for the Angus land. But recently, the housing committee renewed its pressure campaign, saying it believes that SOTAN is going to renege on its promise to build low-cost units. Lavallee said a large part of the problem is the failure of the provincial government to come up with a new subsidized-housing program. SOTAN's plan calls for 300 subsidized condominium units to be built. But without the creation of a provincial program, the 300 units can't be built, Lavallee complained. "Those 300 have gone up in smoke," he said in an interview. But Koury said that, government program or not, those 300 units for moderate-income earners are still going to be built. However, 40 of the 300 units will be used as a residence for the physically handicapped, leaving only 260 available as originally promised. In a telephone interview from Quebec, Jean-Paul Beaulieu, vice-president of the Societe d'habitation du Quebec, said the problem of the subsidized condominiums should be solved in the next few weeks, when Quebec and Ottawa sign a new agreement on the financing of subsidized housing. But Lavallee said Quebec has also backed out of an agreement to provide 100 families in co-operative, non-profit housing developments with subsidies that would leave them paying only 25 per cent of their income as rent. Lavallee said several co-operatives have applied for those subsidies and been turned down.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431354461?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1986-05-01

Pages p. B-7

Select in Zotero <zotero://select/library/items/4TUM57GD>

Date d'ajout 07/11/2019 à 13:58:12

Modifié le 07/11/2019 à 13:59:54

DES CITOYENS PROTESTENT CONTRE LES DÉMOLITIONS, RUE MENTANA « L'amende de \$20 000 n'a rien d'exemplaire»

Type Article de journal

Auteur Brigitte Gauvreau

URL <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2253681>

Publication La Presse

Date 1986-04-25

Pages p. 4

Select in Zotero <zotero://select/library/items/7G8WCN9Y>

Date d'ajout 20/02/2020 à 11:01:18

Modifié le 20/02/2020 à 11:05:07

Housing for needy 'in jeopardy': [EARLY Edition]

Type Article de journal

Auteur Daniel Kucharsy

Résumé The future of federal public housing programs for those in need is in jeopardy, a coalition of 21 Quebec groups fighting for more low-cost and public housing says. The groups, represented by the Front d'action populaire en reamenagement urbain, said yesterday that Quebecers requesting public and low-cost housing are threatened on several fronts and cited these examples: The Macdonald Commission report, released Sept.5, recommends that housing programs be abolished and replaced by a guaranteed annual income. The Canada Mortgage and

Housing Corp. (CMHC), facing budget cutbacks, has closed regional offices in Trois Rivieres and Sherbrooke, and its 1986 program has yet to be released. No agreements The number of housing co-operative units accepted by the CMHC in Quebec has dropped from 1,603 in 1982 to 1,419 this year. The federal and provincial governments have been negotiating a transfer of responsibilities in the public housing field, but no agreements have been reached. Andre Lavallee, a coalition member, said low-cost housing is the only type of housing that people earning modest incomes can afford. He said parliamentary committee hearings on housing should be held. "We need public housing. There will always be people who can't balance their budgets," said Yvette Gosselin, of a Laval housing group. But Johanne Godon, an aide to Bill McKnight, the minister responsible for the Canada Mortgage and Housing Corp., said "the minister is well aware of the worries of the people." 'Only a report' About the Macdonald commission recommendation she said: "it's only a report and the government hasn't commented on it." Godon said the federal and provincial governments are meeting to try to eliminate "inefficiencies and duplication" in their respective housing programs. "The main objective of this exercise is to better target those in need," she said. "We'll be more efficient in delivering (needed services) and we'll have more money." Because of budget cuts, the CMHC offices in Trois Rivieres and Sherbrooke were closed with some services transferred to Laval and Longueuil, Godon said. Some staffers were transferred and alternative arrangements, such as a toll-free telephone service, were set up. Godon said the CMHC has not yet revealed its 1986 plans because a consultative process has not been completed.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431247960?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1985-09-19

Pages p. F-11

Select in Zotero <zotero://select/library/items/RT4NNMMS>

Date d'ajout 07/11/2019 à 13:54:02

Modifié le 07/11/2019 à 13:56:17

Airstrip plans leave us in dark: citizens: [FINAL Edition]

Type Article de journal

Auteur Susan Semanak

Résumé Local residents and businesses should have been consulted before Transport Canada decided to reopen the short-takeoff-and-landing (STOL) airstrip flanking Point St. Charles, community workers say. Now an abandoned parking lot, the 700,000-square-metre STOLport should be in operation by the end of the year, Transport Canada officials say. The Transport Department is expected to call tenders by July for development of the site by a private firm. But Point St. Charles residents say they want to know what effects added noise and air pollution will have. "We've been left in the dark about the whole project," complained Andre Lavallee, an official of the community group Projet St. Charles. "We'll just be left to suffer the consequences." Councillor Abe Limonchik of the Montreal Citizens' Movement said the plan to renew service at the STOLport near the Victoria Bridge should have been studied more closely. An extra airstrip in the city could "weaken" Dorval airport and take business away from Via Rail and Air Canada, while boosting Toronto commuter airlines, he said. Dorval is close enough to downtown to provide STOL flights, he said. Montreal's STOLport was paved for use as an experimental airstrip in the mid-1970s and was run by Air Transit, a subsidiary of Air Canada. The flights between Ottawa and Montreal continued for two years. Ports Canada should not have agreed to lease the land for development of the STOLport without consulting the business community and community groups, Limonchik said. But Michel Bouchard, a Point St. Charles community worker, said the STOLport would have little impact on the adjacent neighborhoods. "It's already noisy and dirty enough" with nearby train tracks at Canadian National's repair shops and the Dominion Glass Co. Ltd. factory which operates 24 hours a day, he said. The STOLport will handle flights - catering mostly to business travellers - between Montreal and downtown airstrips in Ottawa and Toronto.

URL <https://search-proquest-com.res.banq.qc.ca/docview/431216641?accountid=8612>

Publication The Gazette

Date 1985-05-13

Pages p. A-3

Select in Zotero <zotero://select/library/items/SHY2SR26>

Date d'ajout 07/11/2019 à 13:51:11

Modifié le 07/11/2019 à 13:52:46

Gel du prix des loyers réclamé pour un an

Type Article de journal
URL <http://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2609281?docsearchtext=La%20Presse%20Comit%C3%A9%20logement%20Saint-Louis>
Publication La Presse
Date 1977-03-10
Pages p. C-20
Select in Zotero <zotero://select/library/items/3MUJ7LM8>
Date d'ajout 13/02/2020 à 14:35:24
Modifié le 13/02/2020 à 14:39:34

Quality report

- Item has no authors

Le Comité logement St-Louis s'en prend aux "réformettes" du PQ et du RCM.

Type Article de journal
Résumé Prônant la lutte des classes pour obtenir le droit au logement, le Comité logement Saint-Louis a dénoncé samedi soir, lors d'une assemblée populaire réunissant quelque 300 personnes à l'école Emile-Nelligan, les tentatives de "réformette" préconisées par le Parti québécois et le Rassemblement des citoyens de Montréal. Le Comité logement du quartier Saint-Louis a reproché notamment au RCM d'avoir conseillé aux locataires de Clermont Motor de mettre sur pied une coopérative d'habitation, alors qu'il était entendu au départ que le concessionnaire GM n'avait pas l'intention de vendre ses habitations mais de les démolir en vue d'agrandir son garage. De plus, l'organisme se demande comment des personnes âgées ou des assistés sociaux auraient pu acheter ou rénover des maisons avec leur maigre revenu. Au PQ, le comité reproche ses tentatives de flirt avec les investisseurs et les financiers et de faire reposer sur le dos des locataires la surtaxe olympique.
URL <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2608898>
Publication La Presse
Date 1977-01-17
Pages p. A-3
Select in Zotero <zotero://select/library/items/224JLGVS>
Date d'ajout 20/03/2019 à 18:35:43
Modifié le 20/03/2019 à 19:02:48

Quality report

- Item has no authors