

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme ISABELLE BEAULIEU, présidente
 M. JEAN CAOUCETTE, commissaire
 M. HABIB EL-HAGE, commissaire

STRATÉGIE CENTRE-VILLE

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 7 novembre 2016, 13 h
1550, rue Metcalfe
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 7 NOVEMBRE 2016

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

Mme Sophie Paquin et M. Stéphane Perron, Direction de la santé publique - DSP 3
Mme Valérie Plante et Mme Andréanne Maltais-Tremblay, Projet Montréal 13
M. Yves Chartrand, citoyen 22
Mme Solange Guilbert, Coopérative d'habitation Jeanne-Mance 32
Mme Claire Adamson, citoyenne 38

PAUSE

Mme Karine Triollet et Mme Natacha Alexandroff, Action-Gardien 42
M. Félix Gravel, Conseil régional de l'environnement de Montréal 59
M. Gabriel Fournier-Filion, UTILE 75

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE:

5 Bonjour tout le monde! Mesdames et Messieurs, je vous invite tous à prendre place.

Je m'appelle Isabelle Beaulieu, je préside cette commission. Mes collègues commissaires, messieurs Habib El-Hage et Jean Caouette se joignent à moi pour vous souhaiter la bienvenue à cette deuxième partie de consultation publique sur la Stratégie centre-ville.

10 Nous sommes secondés par les de la commission, messieurs Akos Verboczy et Loïc Bouffard-Dumas. À partir de cette période d'audition des opinions, nous accueillons les personnes et les organismes qui se sont inscrits pour exprimer leur opinion dans le cadre de la consultation.

15 En tout, nous allons tenir neuf séances et nous entendrons plus de 160 citoyens ou représentants d'organismes. La commission a reçu aussi plus de 50 mémoires sans présentation orale. Par ailleurs, on a également plus de 125 opinions en ligne qui ont déjà été transmises à la commission.

20 Je vous rappelle que les consultations de l'Office visent à permettre aux gens d'être informés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont droit de faire valoir leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions des élus.

25 Nos consultations se déroulent selon une procédure établie. Les commissaires sont neutres et s'engagent à respecter un code de déontologie dont vous pouvez prendre connaissance à la table d'accueil.

30 Quant au déroulement de la séance, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous allouerons une vingtaine de minutes au total à chacun, soit environ dix minutes pour présenter l'opinion et ensuite dix minutes pour un échange avec les commissaires. À ceux

et celles qui ont déposé un mémoire, je vous rappelle que nous l'avons lu attentivement. Je vous invite donc à nous présenter les éléments essentiels de façon à laisser plus de temps à la discussion.

35

Les mémoires seront rendus publics à la fin de cette semaine. Vous pourrez les consulter sur le site de l'Office et ils demeureront disponibles sur le site de l'Office. Une fois la consultation terminée, les commissaires entreprendront l'analyse de l'information et des mémoires. Nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport au début de l'année 2017.

40

C'est la présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, qui remettra le rapport aux élus municipaux. Il sera rendu public dans les quinze jours suivant le dépôt du rapport. Les décisions à prendre appartiennent ensuite aux élus.

45

Vous noterez la présence d'une sténographe, madame Philibert, et d'un responsable à la sonorisation, monsieur Boissé. Comme pour les séances de la première partie, tout ce qui est dit au cours de cette rencontre est enregistré. Les transcriptions des notes sténographiques seront accessibles sur le site internet de l'Office.

50

J'ajoute que la commission est soutenue dans son travail par toute l'équipe de l'OCPM. Elle s'occupe des inscriptions, de l'accueil et de la logistique. La séance devrait prendre fin aujourd'hui à peu près vers 16 h, si tout se déroule comme prévu.

55

Enfin, comme vous le savez, la commission tient à ce que le climat demeure serein. Je rappelle donc que les propos malveillants ou les interventions qui portent atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation des autres sont irrecevables.

60

Si pour quelque raison, il y a des inexactitudes factuelles dans les propos tenus dans la rencontre, s'il y en a, les représentants de la Ville de Montréal qui sont avec nous peuvent user de leur droit de rectification. Ils auront la possibilité d'exercer ce droit à la fin de la séance. Il s'agira alors de rectifier des faits et non pas d'émettre un commentaire ou un avis.

65 Alors sans plus tarder, nous allons commencer avec l'audition d'un premier mémoire qui est déposé par la Direction de la santé publique. Nous avons madame Sophie Paquin et monsieur Stéphane Perron avec nous.

M. STÉPHANE PERRON :

70 Bonjour! Merci beaucoup de nous accueillir aujourd'hui. Donc on va tenter de synthétiser en dix minutes en fait les grandes pensées par rapport à ce qu'on pense du mémoire. On trouve que le mémoire est très bien. Il y a beaucoup d'aspects très positifs. Donc juste pour dire aussi que c'est un travail collectif et qu'il y a plusieurs personnes qui ont participé à cette présentation-là.

75 On va commencer par le transport et milieux de vie de qualité dans une perspective de santé publique. Mais juste avant, juste faire un petit rappel comment le transport et milieux de vie vont jouer sur la santé.

80 Ce qu'on constate, les environnements qui nous intéressent ici, c'est vraiment infrastructure de transport et formes urbaines. Cette infrastructure-là et ces formes vont jouer beaucoup sur l'usage de l'automobile et l'usage des transports collectifs ou actifs. Puis quand on voit l'usage de l'automobile, quand n'importe quel plan qui privilégie l'usage de l'automobile en termes de mobilité va augmenter les gaz à effet de serre, la pollution, les collisions tandis que les transports collectifs, au contraire, vont augmenter l'activité physique et la sécurité. Les enjeux de
85 santé publique reliés à ces problèmes-là vont jouer à la fois sur les maladies cardiovasculaires, les maladies respiratoires, cancer, diabète et trauma.

90 On ne reprendra pas les diapositives par rapport aux collisions qui étaient très, très bien faites, qui étaient dans le mémoire. On peut apporter quand même d'autres éléments, un étant le bruit. Ce qu'on constate entre autres au centre-ville, c'est qu'il y a beaucoup, beaucoup de bruit. Les zones qui sont un petit peu plus brun foncé ici, c'est des zones où les niveaux de bruit sont modélisés entre 65 et 70 décibels. L'OMS a dit qu'à partir de 55 décibels, on peut voir des associations avec des problèmes, entre autres des problèmes cardiovasculaires. Ce qu'on

95 constate aussi, c'est que les gens qui vivent proche des voies rapides ont plus de problèmes de perturbation de sommeil, qui a des impacts aussi sur la santé.

100 Un autre enjeu que le rapport a sorti, qu'on trouvait très intéressant, lié à la mobilité, c'est que le réseau central, selon la Stratégie, est saturé. Et c'est un point très important parce qu'il va nous amener à certaines bonifications. Quand on regarde au niveau de la Stratégie, ce que la Stratégie suggère, elle suggère l'amélioration de la convivialité et la sécurité de certaines rues, l'optimisation de certains corridors de transport collectif menant au centre-ville, l'implantation de nouvelles écoles – on sait d'ailleurs qu'il y a des populations d'enfants qui sont en augmentation, qui n'ont pas nécessairement de ressources au niveau scolaire – l'accès public à des équipements sportifs et d'espaces verts, l'amélioration de l'offre commerciale et limiter les périodes sans occupation de locaux commerciaux.

110 Donc ça, c'est toutes des suggestions de la Stratégie. Ce qu'on suggère comme bonification, c'est trouver des façons de réduire les volumes de circulation automobile, si on regarde juste en termes de santé publique – pas de diminuer la mobilité mais de réduire le volume de circulation automobile – généraliser la révision du partage de l'espace public – donc ce n'est pas juste à certains tronçons mais vraiment réallouer l'espace en faveur des transports collectifs – améliorer la connectivité mais aussi la qualité du réseau cyclable, diminuer l'exposition des piétons aux véhicules, notamment sur les artères et aux intersections par des aménagements appropriés.

115 Un point qu'on trouve central aussi, c'est vraiment réduire la saturation du réseau actuel de transport collectif, donc prévoir l'impact des projets proposés. Il y a plusieurs projets qui vont augmenter le transport de gens vers le centre-ville qui sont planifiés, mais pour ça, il faut trouver des façons justement de réduire la saturation. Donc en implantant des mesures supplémentaires de transport collectif et en augmenter la part de budget pour les transports collectifs au niveau du centre-ville comme tel et non pas au niveau de la périphérie des centres-villes.

120 Pour les milieux de vie complets et inclusifs, répondre aux besoins de la population résidente, oui, mais aussi, se doter vraiment de mesures pour soutenir le développement d'une

125 offre commerciale variée; intégrer des dispositions obligations en vue de prévoir les espaces et
ressources pour l'aménagement de services essentiels tels que les écoles, les garderies, les
milieux de soins, les parcs et espaces verts, les équipements sportifs, etc. Il faut vraiment
planifier ça.

130 Je vais aller au prochain point, l'habitation. Quand on regarde un point, la Stratégie
centre-ville a sorti le fait que la proportion de ménages qui consacrent plus de 30 % du revenu
pour se loger, la Ville de Montréal, c'est 40 %; l'ensemble du territoire, c'est plus que 52 %. Et si
on voit le territoire de la Stratégie centre-ville, ici on voit le territoire montréalais en général, puis
on voit que le centre-ville, il y a plus de gens comme tel qui dépensent plus que 30 % du revenu
135 pour se loger que dans l'ensemble du reste du territoire.

Il y a des problèmes reliés à ça. Quand on regarde les locataires qui dépensent plus que
30 % du revenu pour se loger, dans le logement comme tel, il y a plus de surpeuplement que
chez les propriétaires ou les autres locataires; difficulté à boucler les fins de moi, c'est plus élevé;
140 craindre de manquer de nourriture, qualité insuffisante, quantité inadéquate. Utilisation d'une
banque alimentaire, on est à 20 % en fait, ceux qui dépensent plus que 30 % du revenu pour se
loger.

Ce qu'on constate dans les études aussi, c'est qu'il y a des impacts sur la santé, entre
145 autres sur le développement des enfants, quand les enfants n'ont pas assez à manger, y
compris dans les pays industrialisés.

Donc au niveau de l'abordabilité, la Stratégie vise à rajouter d'ici 2030, 50 000 nouveaux
résidents, propose l'amélioration de l'accès au logement abordable à des populations variées,
150 veut faciliter l'installation de familles sur le territoire de la Stratégie centre-ville en visant entre
autres le coût, la taille et avoir une typologie adéquate de logement, disponibilité des services et
aussi vise à reconvertir des ensembles institutionnels et des immeubles publics en intégrant des
projets résidentiels pour famille et un volet de logements sociaux et communautaires.

155 On trouve ça très bien. Mais en fait, ce qui est très important aussi pour pouvoir mettre en œuvre cette Stratégie, il faut que la Ville collabore avec les instances provinciales, entre autres qu'elle ait les pouvoirs de définir la typologie et la taille des logements pour les projets visés.

160 Présentement, tout projet privé, il n'y a rien qui force les promoteurs, à notre connaissance, à avoir une typologie, une taille de logement en particulier pour favoriser les familles. Puis afin que les projets de reconversion d'immeubles en projets résidentiels disposent des fonds de subvention adaptés aux réalités du centre-ville pour le développement et le maintien du parc d'habitation à long terme. C'est des gros projets, c'est beaucoup d'argent, c'est beaucoup de financement. Dans un monde idéal, il faudrait que ce soit structuré à l'intérieur d'un
165 programme pour assurer la pérennité. Parce qu'autrement, la reconversion, les changements d'usage, ça coûte très cher et si on n'investit pas correctement, les résultats risquent de ne pas être au rendez-vous.

170 On a d'autres bonifications suggérées. Que la Ville implante des mesures pour maintenir une offre de logement abordable pour les résidents à faible ou modeste revenu. Qu'elle évalue les enjeux susceptibles d'entraîner une hausse importante des loyers, parce qu'il y a plusieurs enjeux au centre-ville là-dessus, ça fait que prévoir les mécanismes visant à atténuer les effets de la spéculation immobilière, les investissements étrangers, les reconversions d'immeuble. Assurer le renforcement de la politique visant à réserver les terrains excédentaires du domaine
175 public aux organismes à mission sociale ou à but non lucratif aussi.

Habitation, salubrité, je n'irai pas en détail sur tous les aspects de salubrité. On a fait beaucoup, beaucoup de rapports à ce niveau-là. On sait que la salubrité a un impact assez important. On trouve ça bien que la Stratégie centre-ville s'en soucie d'ailleurs.

180 Dans les bonifications qu'on suggère au niveau de la salubrité, c'est pour que la Ville assure la mise à niveau du cadre bâti proposé dans la Stratégie, pour qu'il y ait des mesures liées à l'entretien préventif, la rénovation et des inspections systématiques des bâtiments, une réglementation adaptée, un soutien plus important au Service d'inspection. Dans le meilleur des
185 mondes, si on a vraiment une inspection systématique, puis si on travaille aussi au niveau des

services d'inspection, on met plus de ressources, on a plus de garanties que des problèmes de salubrité vont être moins importants, puis la Stratégie l'a bien démontré, il y a des problèmes de salubrité partout à Montréal et au centre-ville aussi.

190 Inclusivité et cohabitation avec les populations marginalisées. Ce qu'on constate ici avec les cartes de la Direction de santé publique, le nombre de nouveaux diagnostics de VIH par territoire des CSSS, on voit qu'au centre-ville, c'est là que – en fait, celui de Jeanne-Mance qui inclut une bonne partie du territoire de la Stratégie centre-ville – c'est là qu'il y avait le plus de nouveaux diagnostics de VIH. Milieux fréquentés par des personnes vulnérables atteintes
195 d'infection tuberculeuse, donc de la tuberculose. Encore une fois, c'est beaucoup les territoires visés par la Stratégie centre-ville où les gens vont. Intensité de l'activité des injecteurs de drogue par injection, on voit aussi que c'est beaucoup les endroits de la Stratégie centre-ville, c'est très élevé. Nombre de cas de surdose sévère à Montréal, c'est aussi les territoires de la Stratégie. Donc les populations vulnérables se tiennent beaucoup au centre-ville à Montréal.

200 Donc la Stratégie – ça c'est vraiment bien – poursuit un objectif visant l'amélioration de la cohabitation avec des populations marginalisées et les autres usagers dans l'espace public. La proposition de soutenir et de créer d'autres pôles d'intervention intégrée est une mesure
205 nécessaire mais insuffisante pour améliorer la cohabitation inclusive des populations dans l'espace public.

 En effet, il faut d'autres mesures pour assurer en fait cette cohabitation-là. Parmi ces mesures, c'est vraiment de favoriser l'accès à des programmes et interventions développés avec les communautés touchées, améliorer l'accès au logement et à un environnement sain – c'est
210 important – soutenir des mesures d'accès à l'emploi et à des conditions de travail décentes, améliorer l'accès aux services publics aussi, sociaux et de santé, mettre en place des mesures visant à éviter d'accroître des inégalités dans la répartition des ressources en protégeant les droits des populations vulnérables et marginalisées, porter attention aux revendications de ces populations en matière de développement économique et social et évaluer – surtout ça c'est très
215 important aussi – évaluer systématiquement l'impact des interventions envisagées sur les populations marginalisées du territoire.

220 Planification et suivi. Ce qui va être vraiment important, c'est d'élaborer très clairement un plan d'action détaillé avec des moyens concrets et des cibles précises pour chacune des différentes orientations, établir des arrimages systématiques de la Stratégie avec des politiques municipales existantes et assurer sa concordance avec les règlements et plans et mettre en place un plan de suivi d'évaluation des indicateurs et présenter un bilan périodique diffusé publiquement. Selon nous, c'est des aspects qui sont vraiment très, très importants pour la Stratégie, pour que la Stratégie ait un futur.

225 Dans ce cadre-là, la DSP offre sa collaboration à la Ville de Montréal pour contribuer au plan d'action et l'évaluation des mesures à mettre en place afin de réduire les problèmes de santé publique. Donc grosso modo, c'est notre présentation. J'espère que je suis tombé dans les temps, je suis peut-être même allé un petit peu vite.

230 **LA PRÉSIDENTE :**

235 Merci beaucoup. Merci d'avoir préparé cette masse d'informations que nous avons aussi. Parmi les questions que j'ai pour ma part, vous nous avez parlé de réglementation, que la Ville devrait revoir des réglementations par rapport à la salubrité aux logements. Quelle réglementation manque-t-il à l'heure actuelle ?

M. STÉPHANE PERRON :

240 Le règlement est très bien fait, le règlement sur la salubrité. L'enjeu, c'est vraiment adapter une façon de voir si on peut adapter quelque chose pour avoir des mesures de... pour pouvoir faire des – excusez, le mot précis m'échappe – mais vraiment des inspections systématiques.

245 Donc là on est beaucoup en réaction, puis en réaction, c'est correct, puis même à ça, je pense que la Ville gagnerait à avoir plus de ressources, même présentement, mais la réglementation là-dessus est bien fait, mais la réglementation devrait avoir des bonifications pour

pouvoir partir des programmes d'inspection systématique pour s'assurer en fait, de façon proactive, à ce que les logements soient salubres.

250 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça fait que pour le moment, il n'y a pas assez d'inspections.

255 **M. STÉPHANE PERRON :**

Bien, il y a beaucoup d'inspections mais elles se font toutes sur signalement. Des programmes d'inspection systématique structurés à Montréal, il a déjà eu des tentatives ici et là mais un programme émanant de la ville-centre qui vise des secteurs en entier, il n'y en a pas présentement.

260 **LA PRÉSIDENTE :**

265 Vous avez aussi montré dans les diapositives que pour la population marginalisée qui se retrouve beaucoup dans le centre-ville, il y a des gros, gros problèmes de santé publique, donc des problèmes de drogue mais aussi des problèmes comme vous mentionnez de tuberculose. Est-ce qu'il y a un manque d'accès aux services de santé pour cette population ? Qu'est-ce que la Ville pourrait faire de mieux pour juguler ça, à part qu'ils soient mieux logés ?

270 **M. STÉPHANE PERRON :**

Oui, il y a le logement mais la Ville, en fait, il y a beaucoup d'enjeux par rapport à ça que c'est des enjeux effectivement du système de santé plus que de la Ville. Ça, c'est très, très clair.

275 Mais c'est juste – il y a une série de problèmes liés à la cohabitation où la Ville peut jouer un rôle très important. Il y a aussi des enjeux non seulement de cohabitation mais aussi de garantir l'accès aussi à certains services – parce qu'il y a des missions qui sont parallèles à la Ville, paramunicipales – mais s'assurer qu'eux autres sont préservés aussi. Ça fait que c'est

vraiment à ce niveau-là, puis c'est aussi pour les organismes communautaires, s'assurer que les organismes communautaires aient aussi des endroits pour les accueillir.

280

On revient au même problème que le logement mais c'est un problème possible aussi qu'à cause de la spéculation, qu'il n'y ait plus d'espace pour ces organismes-là aussi. Ça fait que faire en son pouvoir là-dessus. La Ville a un mandat effectivement important au niveau de l'accessibilité du logement, ça c'est très clair, mais dans ce cadre-là, c'est d'autres aspects. Puis je ne sais pas si Sophie a quelque chose à rajouter par rapport à ça ?

285

Mme SOPHIE PAQUIN :

Mais c'est aussi de s'assurer que dans les lieux publics, tous puissent cohabiter dans la mesure du possible aussi.

290

LA PRÉSIDENTE :

Aussi, sur un autre volet, sur le volet du cadre bâti, vous avez dans une partie de votre présentation parlé du bruit, le bruit généré par les voies, au centre-ville aussi la vie qui fait beaucoup plus de bruit. Dans le cadre bâti, est-ce qu'il y aurait lieu de réfléchir à l'insonorisation du cadre bâti ? Est-ce que vous avez une réflexion là-dessus à la Santé publique ?

295

M. STÉPHANE PERRON :

Oui. En fait, le bruit, c'est un enjeu qu'on voit dans plusieurs – un peu partout, c'est un enjeu urbain qui ressort beaucoup. Oui, il y a des politiques d'insonorisation qui pourraient être mises sur pied mais, en fait, ce que nous on croit qu'il serait le plus important, c'est avoir des projets pilotes au centre-ville pour voir de quelle façon on pourrait diminuer le bruit à travers une série de mesures.

300

305

Une seule mesure, ça ne serait pas efficient, mais pour ça, il faut que la Ville se penche et décide de former un comité bruit ou une structure pour évaluer ça et mettre sur pied des

310 projets pilotes qui vont travailler à plusieurs niveaux, au niveau de l'ingénierie, ça peut être les
rues, ça peut être dans certains endroits évidemment, c'est des murs de son, dans d'autres
endroits, c'est comment on donne les permis, est-ce qu'on le donne avec justement est-ce qu'il
faut qu'il y ait la climatisation, qu'est-ce qui peut...

315 Ça fait que c'est vraiment regarder ça d'une perspective générale, pas nécessairement
avec une mesure mais à travers un projet pilote puis à travers une conscience que le bruit, c'est
un problème.

LA PRÉSIDENTE :

320 Merci beaucoup.

M. JEAN CAOUETTE, commissaire :

325 Juste une petite question concernant le logement, j'essaie de voir. Si Québec octroie à
Montréal un droit de regard sur la taille et la typologie des logements, qu'est-ce que la Ville ferait
ou pourrait agir ? J'essaie de mettre ça concrètement. Est-ce que ça veut dire que la Ville, dans
le cas d'un projet domiciliaire de telle taille, n'émettrait pas le permis s'il n'y a pas un pourcentage
X de deux chambres, Y de trois chambres, ou des surfaces minimales, maximales ?

330 **M. STÉPHANE PERRON :**

335 Exactement, c'est ça. Il y a des endroits ailleurs dans le monde, et si je ne m'abuse en
Ontario aussi, où la ville peut donner des permis, et dans ces permis-là, elle pourrait obliger le
promoteur à avoir une taille X. Donc le logement avec tant d'unités, tant de pieds carrés
exactement. Parce qu'à partir du moment que la Ville n'a pas de contrôle là-dessus, bien c'est
sûr que si on veut favoriser la venue des familles mais on ne peut pas contrôler pour une partie
la taille des logements, bien ça va être difficile de pouvoir planifier à ce niveau-là.

M. JEAN CAOUETTE, commissaire :

340

Et, selon vous, ça se fait à Toronto actuellement ?

M. STÉPHANE PERRON :

345

Je ne suis pas sûr mais je sais que ça se fait ailleurs dans le monde. Je ne pourrais pas l'affirmer mais ce n'est pas quelque chose... C'est quelque chose qui a été déjà demandé par les municipalités aussi, ça a déjà été dans les cartons du gouvernement provincial, ça ne l'est présentement pas, à ma connaissance, mais c'est un outil d'urbanisme qui serait assez important, surtout dans un contexte, dans celui-ci, si on veut retenir les familles au centre-ville. Aussi dans la mesure que la SHQ aussi regarde quels fonds la SHQ va donner.

350

Ça fait que si on veut – la seule façon pour l'instant qu'on a de contrôler, c'est avec des projets publics. Ça fait que s'il n'y a pas un financement important au niveau des projets publics où on peut demander justement une typologie, bien on va devoir se rabattre sur le privé. Mais si on ne peut pas forcer, on ne peut pas avoir d'outil pour dire au privé : « Vous devez bâtir ça », mais on ne pourra pas rien faire.

355

M. JEAN CAOUETTE, commissaire :

360

Merci.

M. HABIB EL-HAGE, commissaire :

365

Ma question porte sur la question de l'accès aux services publics sociaux santé à la page 33. D'ailleurs, la présidente a glissé un petit mot là-dessus aussi. Je veux revenir sur la question d'améliorer l'accès aux services, donc sociaux et santé. Pourquoi vous demandez à la Ville de le faire ? On sait que c'est une loi provinciale.

M. STÉPHANE PERRON :

370

Oui. La Ville ne peut pas faire ça effectivement.

M. HABIB EL-HAGE, commissaire :

375

D'accord.

M. STÉPHANE PERRON :

380

La Ville, ça c'est clair, elle ne peut pas. Ça, c'est une prérogative provinciale mais il y a d'autres outils que la Ville peut utiliser pour travailler, un peu comme la réponse que j'ai donnée à madame Beaulieu.

M. HABIB EL-HAGE, commissaire :

385

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

390

On vous remercie beaucoup pour la contribution. Et maintenant nous allons passer à madame Valérie Plante.

Mme VALÉRIE PLANTE :

395

Bon après-midi! Merci beaucoup de nous recevoir. Ma collègue va se joindre à moi dans quelques minutes. Valérie Plante, conseillère de ville dans l'arrondissement de Ville-Marie, tout particulièrement dans le district de Sainte-Marie, donc le district le plus à l'est, et bien sûr, conseillère avec l'équipe de Projet Montréal.

Mme ANDRÉANNE MALTAIS-TREMBLAY :

400

Andréanne Maltais-Tremblay, je suis attachée politique en urbanisme au cabinet de l'opposition officielle à l'Hôtel de Ville en appui à madame Plante.

Mme VALÉRIE PLANTE :

405

On est très heureux d'être ici cet après-midi pour participer à ce grand chantier. J'ai eu le bonheur, le plaisir de participer à plusieurs rencontres qui ont eu lieu bien sûr dans l'arrondissement de Ville-Marie étant donné que c'est mon arrondissement. Et pour Projet Montréal qui a toujours fait la promotion d'une ville à échelle humaine, ce grand projet, une Stratégie centre-ville, nous tient très à cœur.

410

On voit tout le potentiel, on voit où est-ce que ça peut nous amener, mais on a aussi des préoccupations et des constats. Donc c'est ce dont on va vous parler cet après-midi. Je sais que j'ai un dix minutes. - Est-ce qu'il y a quelqu'un qui nous fait des signaux quand on s'approche de la fin ?

415

LA PRÉSIDENTE :

Je vous ferai un petit signe.

420

Mme VALÉRIE PLANTE :

Je serai brève, parfait, d'accord. Alors on va aller dans le fond du sujet tout de suite. Alors la première chose dont on souhaitait vous parler aujourd'hui, le premier constat, c'est que la Stratégie centre-ville n'offre pas de solution à la saturation des réseaux de transport collectif vers le centre-ville. Alors vous allez pouvoir suivre sur la présentation.

425

Il faut savoir que 30 % des déplacements à l'heure de pointe vers le centre-ville se font en automobile tous les matins et tous les soirs. Alors c'est énormément de voitures qui

430 empruntent nos routes pour se diriger vers le centre-ville. Et bien qu'on nous a dit que la
Stratégie centre-ville allait justement venir adresser cette problématique et allait s'assurer qu'il
allait y avoir une plus grande mobilité, tant au niveau du transport en commun que du transport
actif pour justement désengorger les différents axes, bien force est de constater que – en tout
cas dans la Stratégie qu'on a vu – on ne voit pas ces résultats.

435

Alors moi je tenais quand même à vous mentionner cinq lignes ou cinq endroits où
vraiment on voit que c'est très, très, très problématique tous les jours. Je parle du terminus
centre-ville et la voie réservée du pont Champlain, ça c'est très congestionné; la gare centrale et
la ligne de Deux-Montagnes; la ligne orange qui est saturée tout le temps, tout le temps, tout le
440 temps, elle est à pleine capacité; et la ligne verte également dans l'hyper centre, quand on tombe
vraiment dans le centre-ville; et finalement les lignes d'autobus parce que ce sont des moyens de
transport qui sont très utilisés. Mais j'aimerais vous mentionner l'autobus 165, ça c'est Côte-des-
Neiges, la 80 qui est l'avenue du Parc et la 24 qui est l'avenue sur Sherbrooke. Alors ce sont des
autobus très utilisés mais malheureusement, pour l'instant, n'arrivent pas à répondre à la
445 demande.

445

Alors on disait, ce qu'on entend quand on regarde la Stratégie centre-ville, on nous dit
que le Réseau électrique métropolitain, le REM, va justement venir répondre à ces besoins-là.
Ça va faciliter la circulation des gens à l'intérieur de la ville vers le centre-ville et à l'extérieur du
450 centre-ville. Mais force est d'admettre, encore une fois, que ce n'est pas le cas quand on sait qu'il
n'y aura pas de gare qui va être faite dans le centre-ville avant la deuxième étape et on n'a pas
non plus d'échéancier à ce niveau-là, on ne sait pas quand est-ce que ça va être fait. On a droit
de se demander que vont faire les citoyens, qu'ils soient dans NDG dans l'ouest, que ce soit
dans l'est de Montréal, ou même dans Montréal-Nord, c'est plus loin mais quand même.

455

Aussi, en disant qu'on va remplacer la voie réservée du pont Champlain et la ligne de
Deux-Montagnes dès 2020, on se rend compte que le REM ne répondra qu'aux besoins en
transport collectif des résidents de la Rive-Nord et de la Rive-Sud.

460 Alors notre plus grande critique par rapport à la Stratégie centre-ville quand il est question du transport collectif, c'est où sont les améliorations ? Où sont les bonifications pour les Montréalais à l'intérieur de l'île ? On a vraiment l'impression que dans ce cas-ci, c'est essentiellement tourné vers les résidents de la Rive-Nord et de la Rive-Sud.

465 La recommandation. Alors ce serait – parce qu'évidemment il faut être proactif et on veut comme nous tous et toutes ici, on veut que ça soit un meilleur projet – donc ça serait de planifier et de concevoir le transport collectif de façon intégrée sur les axes qui relient les quartiers centraux au centre-ville. Alors pour nous, ça c'est un des plus gros bémols.

470 Maintenant, je viens de parler du transport en commun mais on va parler du transport, comment dire, des autres moyens de transport qui peuvent venir bonifier ou compléter une offre de transport pour soutenir la mobilité des Montréalais et Montréalaises et c'est la question du véhicule en libre-service.

475 Alors pour l'instant, on voit que le service de véhicules en libre-service est limité, il est bloqué. On ne peut pas avoir de vignette universelle dans le centre-ville, par exemple. Et ça, c'est un grand, grand problème parce que pour les gens qui voudraient compléter leur offre de transport ou qui voudraient se rendre au centre-ville autrement que par le transport en commun, pour les raisons qu'on a nommées tantôt comme quoi c'est très congestionné, la voiture en libre-service demeure très peu accessible et la raison étant que l'administration actuelle limite le nombre de vignettes universelles dans le centre-ville et également fait en sorte que ce ne sont que les véhicules électriques qui peuvent se déplacer dans le territoire du centre-ville.

485 Mais ça, c'est du jamais-vu, c'est fascinant. Parce qu'on est le seul centre-ville, je pense, dans le monde où il y a autant de restrictions pour des véhicules en libre-service, pour un moyen de mobilité aussi accessible et peu coûteux. Et quand on sait qu'une voiture en libre-service enlève sept voitures sur les routes, c'est une solution incroyable. Et en plus, la Ville n'a même pas à investir quoi que ce soit puisque ce sont des compagnies comme Car2go ou Communauto qui s'en occupent.

490

Alors pour nous, c'est un grand constat problématique et la recommandation à ce moment-là c'est de permettre bien sûr aux VLS de se stationner au centre-ville et étendre la couverture du service à l'ensemble des arrondissements montréalais. Alors ne pas mettre d'obstacle à ce moyen de transport très intéressant pour compléter l'offre.

495

Le troisième constat, eh bien, ça concerne la proposition d'ajouter 200 000 m² de commerces au centre-ville, tout en soutenant l'étalement commercial. Alors la petite intro que je trouvais très intéressante, c'est qu'entre 1960 et aujourd'hui, le centre-ville montréalais a perdu près de la moitié de ses espaces de bureaux au profit de la région métropolitaine. Quant à l'offre de commerces de détail, elle est restée stable dans la dernière décennie mais son poids relatif à l'échelle régionale a décliné. Le centre-ville montréalais a perdu en poids et en attractivité au bénéfice des pôles qui ont émergé sur la Rive-Sud et la Rive-Nord.

500

Alors là, on parle d'ajouter 200 000 m². On en a déjà 9 000 000 p² qui ne sont pas utilisés, alors il faut qu'on nous explique comment on va réussir à rentabiliser et à remplir tous ces locaux. Pour nous, ça semble une – on a l'impression qu'on va un petit peu à reculons et en fait, pour vous donner un équivalent, quand on parle de 9 000 000 p² commerciaux qui sont vacants, on parle ici à trois fois la superficie du Quartier Dix30. C'est énorme.

505

Alors comment se fait-il qu'on se prépare à investir, à ajouter autant de mètres carrés alors qu'on n'a aucune stratégie globale pour venir adresser et nommer les problèmes pourquoi on n'arrive pas à remplir nos espaces actuels.

510

Parmi les raisons – parce que nous, on y a pensé, bien sûr – pourquoi on n'arrive pas à remplir nos espaces et pourquoi on craint d'en ajouter encore plus? Bien, tout d'abord, parce qu'on se rend compte qu'il ne semble pas y avoir une volonté politique pour venir appuyer les artères commerciales locales.

515

On est très préoccupé par la direction de l'administration actuelle sur le centre commercial dans Royalmount, qu'on appelle également le Quinze40, c'est bien ça, Quinze40 – je me mêle dans mes Dix30, Quinze40 – avec le Quinze40 et on est très inquiet que, d'une part,

520

525 on nous dise que les artères commerciales sont importantes, qu'on veut rajouter de la superficie dans le centre-ville mais que, de l'autre côté, on met très peu de frein ou en tout cas, on semble très peu hésiter sur ce grand projet qui va venir déstabiliser, qui va avoir un impact négatif sur toutes les artères commerciales.

530 Bien sûr, moi je vais vous parler surtout de celle de Sainte-Catherine qui, on le sait, on veut la remettre à neuf. Mais qu'est-ce qui est fait réellement pour que cette rue-là et les autres d'ailleurs aient un grand pouvoir d'attractivité quand on sait que, comme je le disais en introduction, que beaucoup de commerces sont à l'extérieur et que les gens ont de la misère à venir magasiner au centre-ville de Montréal.

535 Puis le dernier point que je trouve très intéressant et je tiens à le mentionner parce qu'on en parle très peu, il ne faut pas oublier que la Stratégie devrait vraiment miser sur la question de renforcer la destination touristique et la question d'être un pôle d'attractivité pour les congrès, pour la tenue de congrès. Et quand on sait qu'il y a un grand centre de congrès régional de taille intermédiaire qui va s'installer à Brossard, puis qui va être relié au centre-ville et à l'Aéroport international Trudeau par le REM, ça aussi, ça nous préoccupe. Alors oui, d'ajouter des espaces... En fait, non, je vous dirais non à rajouter autant d'espaces. Pourquoi ne pas s'occuper
540 des espaces vacants actuels, avoir une stratégie globale, d'avoir un positionnement clair contre l'étalement commercial de la part de l'administration actuelle?

545 Alors le constat numéro 4, c'est concernant la Stratégie centre-ville, tout le côté logement. Je sais que les interlocuteurs juste avant moi en parlaient. On est préoccupé par cette question-là. L'administration nous dit qu'elle veut attirer les familles. Il y a très peu en ce moment de logements de taille suffisante, de grande taille pour les familles. On dit qu'on va en construire. Je me demande comment. Et je me demande qui va pouvoir s'acheter ces logements-là de grande taille. Présentement, ce sont de tout petits logements et qui sont déjà très, très dispendieux.

550 Alors quelle sera la stratégie mise en place pour qu'on construise des logements de taille intéressante? Parce qu'il faut savoir que pour l'instant, c'est surtout les promoteurs immobiliers

555 qui décident. L'administration, en tout cas dans l'arrondissement Ville-Marie, on n'est pas toujours les plus forts en la matière. On arrive difficilement à négocier de très grands logements. Et même si ces grands logements-là se construisent, comment allons-nous pouvoir les payer? Qui va pouvoir se les payer?

560 D'ailleurs, j'aimerais vous rappeler peut-être un petit fait, une petite donnée statistique qui est très intéressante. C'est qu'il y a plus de 50 % de la population de Ville-Marie qui doit dépenser plus de 30 % de son salaire annuel pour se loger. C'est énorme. C'est la moitié de la population de Ville-Marie. Puis Ville-Marie, vous le savez, c'est les tours ici, les tours des Canadiens, mais c'est également le Centre-Sud jusqu'à Hochelaga-Maisonneuve.

565 Donc on a entendu que la Stratégie centre-ville allait mettre en place des stratégies, allait s'assurer que la Stratégie d'inclusion serait mise en place systématiquement. J'imagine que vous êtes tous et toutes familiers avec la Stratégie d'inclusion? Oui, parfait. Mais pour l'instant, elle ne s'applique pas systématiquement. Alors comment fait-on, comment allons-nous, pourquoi tout d'un coup on va avoir cette volonté politique, ou ces mécanismes que nous n'avons pas ou qu'on nous dit qu'on n'a pas, pour pouvoir le faire dans le futur? Moi, ça me préoccupe.

570 Il faut savoir aussi, toujours au niveau du logement, ici dans Ville-Marie, malheureusement la Stratégie d'inclusion va surtout être faite en fonction d'amasser des sommes d'argent pour le fonds d'inclusion. Le *in situ* se fait très peu, surtout quand il est question du centre-ville de l'ouest de l'arrondissement. Et ça aussi, c'est un problème.

575
580 Donc j'arrive très mal à comprendre comment une stratégie qui n'a jamais – qui a timidement été appliquée, en tout cas moi dans mes trois ans de mandat, comment tout d'un coup, ça devient une priorité, puis on va le mettre en application? Parce que vous savez, le *in situ*, c'est-à-dire de s'assurer qu'il y a du logement abordable et social à même des projets immobiliers, c'est une façon de s'assurer qu'il y a une mixité, c'est bon pour les résidents, c'est bon pour donc une mixité sociale, une mixité économique, puis ça s'assure de notre qualité de nos quartiers. Alors pour l'instant, ce n'est pas appliqué, très peu appliqué dans le centre-ville et l'ouest de l'arrondissement.

585 Oui. Finalement, dernier point par rapport à la question du logement. On nous dit que
l'administration reconnaît que près de 9 % du parc de logements du centre-ville nécessite des
réparations majeures. Pourtant, on nous dit qu'on va inciter la mise à niveau du parc de tours
d'habitation. Mais on veut savoir comment. Il y a un ménage sur trois qui vit dans une situation
d'insalubrité à Montréal. Donc de quoi on parle ici quand on dit qu'on va inciter la mise à niveau.
590 Je trouve que le terme est encore une fois très timide. Je trouve qu'on n'est pas dans le concret,
on est très loin de la réalité du terrain à ce niveau-là.

595 Alors la recommandation, c'est d'adopter un plan d'action en matière d'habitation au
centre-ville afin d'assurer la construction ou le maintien de logements de grande taille abordables
et adéquats et on a hâte de voir comment ça pourrait se décliner de façon très, très, très
concrète.

600 Le dernier point, c'est concernant l'accessibilité au fleuve, parce que c'est un élément qui
est beaucoup nommé. On dit que la Stratégie centre-ville va permettre aux citoyens de se
rapprocher de leur fleuve, des berges et on le sait, les Montréalais sont friands, ils veulent ça. Le
document nous dit qu'on va rendre accessible vingt kilomètres de berges. C'est une très, très
belle nouvelle. Moi, je suis contente, les gens plus dans l'ouest également.

605 Par contre, dans le rapport, on considère qu'étant donné toutes les consultations qui ont
été faites et qui mettaient beaucoup d'emphasis sur l'importance qu'accordent les Montréalais
pour avoir accès au Vieux-Port, les berges de chaque côté, c'est super important mais le Vieux-
Port, pour l'instant on a les quais, c'est très, comment je dirais, déconnecté, si on veut, il y a des
endroits où est-ce qu'on est près du fleuve, des endroits où on ne l'est pas, et ça a été nommé à
maintes et maintes et maintes reprises qu'on veut que notre Vieux-Port soit accessible, qu'on soit
près de notre fleuve, c'est une force. Et dans ce rapport, dans cette Stratégie, on trouve que c'est
610 un peu – on passe un peu à côté de la plaque.

Puis un dernier élément qui n'est pas à dénigrer, qu'on ne peut pas passer sous silence,
c'est que l'administration identifie le secteur Bridge/Wellington, donc qui est plus à l'ouest,
comme un secteur à redévelopper. Et dans une des présentations, ça a été dit que ça pourrait

615 être à des fins résidentielles alors que pour l'instant, c'est une zone d'emploi. Et pour nous, ça aussi c'est problématique. On se demande si l'administration a pris le temps de regarder ce que les différents arrondissements s'étaient dit dans le passé.

620 Alors nous, on le sait, on a fait des recherches. En 2013, dans le cadre du Plan de développement de Montréal, l'équipe locale dans Pointe-Saint-Charles – je me suis trompée, dans le Sud-Ouest, merci – donc le secteur de Pointe-Saint-Charles, mais les élus ont dit haut et fort et ont même voté afin de s'assurer de reconnaître l'importance de ce pôle d'emploi, de cette zone d'emploi. Alors si on est pour tout d'un coup en faire changer le zonage pour en faire un secteur plus résidentiel, bien il faudrait, je pense, s'assurer que ça correspond aux besoins et à
625 la lecture qu'a faite l'arrondissement du Sud-Ouest de la réalité qu'elle connaît très bien. Alors pour nous, c'était quand même aussi un bémol à apporter.

630 Donc notre constat – pas le constat mais peut-être la recommandation – je vais vous la lire, alors c'est de planifier le renforcement des liens entre le centre-ville et le fleuve, là où les Montréalais le désirent, c'est-à-dire à la hauteur du Vieux-Montréal. Et moi, j'ajouterais de respecter les décisions antérieures et la compréhension des milieux faite par les études et les équipes locales. J'ai terminé.

LA PRÉSIDENTE :

635 C'est parfait, parfait. Alors merci beaucoup. Votre présentation était très, très claire et bien documentée. Donc moi, je n'ai pas de question là-dessus. C'est bon ?

Mme VALÉRIE PLANTE :

640 Vous aurez le document parce qu'il y a encore plus d'informations dedans. Alors vous pourrez le consulter.

LA PRÉSIDENTE :

645

Merci beaucoup.

Mme VALÉRIE PLANTE :

650

Merci. Bon après-midi!

LA PRÉSIDENTE :

655

Nous allons maintenant entendre monsieur Yves Chartrand.

M. YVES CHARTRAND :

660

Bonjour! Alors ma conjointe, Denise Chiasson, voulait venir mais malheureusement, elle est suppléante dans les écoles, alors elle s'est fait appeler. Ils ont beaucoup besoin de suppléants de ce temps-ci, alors elle ne pouvait pas être parmi nous.

665

Merci de nous permettre de vous rencontrer. Nous, on a situé notre petit texte en fonction d'une approche que, pour la première fois j'ai pris connaissance de cette approche-là de Lucie Sauvé de l'UQAM. C'est une approche qu'elle appelle écocitoyenne. Moi, je trouve ça super intéressant pour parler de Montréal, parler du centre-ville, d'avoir une approche écocitoyenne. C'est-à-dire, une approche écocitoyenne, c'est de s'occuper dans le fond de tout ce qui est vivant à Montréal, en commençant par les humains et c'est aussi de se préoccuper de justice sociale, c'est se préoccuper de la santé des gens, c'est se préoccuper de la sécurité des gens.

670

Alors c'est sûr que Montréal, on n'est pas en dehors de la carte et de la planète, alors je n'insisterai pas sur l'état de survie dans laquelle nous sommes tous présentement à l'échelle de la planète. Montréal n'est pas à part. Et on assiste aussi à un accroissement des inégalités sociales, puis pour le moment, on n'a pas de sursaut trop fort à Montréal, mais ça pourrait arriver à un moment donné, si on ne s'occupe pas de ça comme il faut. Alors donc l'idée, c'est d'avoir

675 un milieu de vie à l'échelle humaine à Montréal. On en a un intéressant. Maintenant, il y a beaucoup à faire encore pour l'améliorer.

680 Quand on parle d'une ville écocitoyenne, c'est notamment d'avoir des endroits multiples où on peut se rencontrer, échanger, c'est-à-dire des parcs, des ruelles vertes, des marchés publics – il y en a déjà mais il faudrait qu'il y en ait pratiquement à tous les coins de rue, ça permet de développer l'appartenance à sa communauté, à son quartier, à sa ville – et aussi, une ville écocitoyenne, c'est une ville qui permet l'implication citoyenne.

685 Il y a déjà les conseils d'arrondissement, les consultations comme ici, mais il faudrait en ajouter pour qu'on ait vraiment l'impression qu'on a notre mot à dire, sinon un certain contrôle sur ce qui se passe dans notre ville. Et il faut que les personnes en poste de responsabilité aient cette préoccupation-là continuelle.

690 Une chose qui nous a déplu dans le document de Stratégie centre-ville, nous, on fonctionne dans un esprit de coopération avec nos voisins, nos amis, les organismes dans lesquels on est impliqué, puis même en participant à des instances comme ici. Quand on nous parle de marcher des villes, quand on parle de concurrence entre les villes, nous autres, on n'aime pas ça. Nous autres, on aime mieux parler de collaboration. Que Montréal apporte ses particularités au niveau du concert des villes du monde et avant de se voir en concurrence avec les autres villes.

700 Maintenant, ça c'est notre vision un petit peu idéale du Montréal qu'on souhaite pour les prochaines années. Mais quand on parle de notre vie quotidienne, nous, on habite sur la rue Iberville – moi, à la blague, j'appelle ça l'autoroute d'Iberville – au coin d'Hochelaga. C'est-à-dire qu'on s'aperçoit – puis j'ai encore entendu monsieur Coderre en fin de semaine, je ne suis pas sûr si c'était l'émission *Monsieur le maire*, parler de fluidité, puis il y a un policier aussi dans notre quartier qui en parlait encore récemment, tout ça – bref, on a l'impression que la mentalité montréalaise, c'est la fluidité de la circulation automobile. C'est ça qui est la base de notre vie en commun au niveau des déplacements à Montréal.

705

Alors on pourrait-tu arrêter de parler de fluidité automobile et parler d'une ville habitée et habitable pour ceux qui y résident? Et après ça, on pourra parler de fluidité automobile. Mais la priorité, c'est les humains encore une fois.

710 Alors concrètement chez nous, ça veut dire avec le bruit, la pollution, la circulation, on n'ouvre pas les fenêtres en avant, c'est trop mauvais pour notre santé. On a un magnifique balcon, on ne peut pas souper là ou dîner là parce qu'il y a trop de circulation encore une fois, trop de pollution. Une chance, en arrière, on est chanceux, ça a l'air d'un petit coin de campagne avec la cour, même si on est au deuxième, les arbres et tout ça, mais en avant, on ne peut pas
715 en parler. On sort dehors, tout de suite on est sur nos gardes. D'ailleurs, j'aime ça, notre chat est pareil, parce qu'imaginez-vous, on l'amène se promener au parc le soir des fois, puis quand on descend les escaliers sur la rue Iberville, lui, il panique tout de suite. Mais nous autres, on est à peu près pareils, parce que là, on regarde partout, on est sur le trottoir mais il y a tellement de voitures, tellement de circulation, qu'on est dans une attitude défensive, ce n'est pas long.

720 Quand on veut aller justement au parc se promener – Médéric-Martin – à côté, ce parc-là, il n'y a aucun accès sécuritaire à ce parc-là. C'est-à-dire, il faut toujours être sur nos gardes, les voitures viennent de partout, tournent les coins de rue, vont le long du parc et donc, encore une fois, c'est quand on arrive dans le parc, encore une fois comme notre chat, on a l'impression
725 de se mettre à respirer. *Ouf!* Enfin, on a réussi à se rendre. Après ça, il va falloir retourner chez nous après.

Il y a plein de choses qui existent dans Hochelaga-Maisonneuve, Plateau Mont-Royal, des dos d'âne, des traverses de piétons, des saillies, des pots de fleurs. Dans Ville-Marie ou en
730 tout cas dans notre coin du centre-ville, parce que de plus en plus on peut s'identifier, on est amené, aspiré vers le centre-ville, c'est inexistant. On a demandé, il n'y a pas si longtemps, une traverse de piétons entre le Centre Malépart pour traverser au centre commercial Frontenac, aller au IGA, la réponse avait été oui de l'administration. La fois suivante, non. Parce qu'il y a deux feux de circulation, ça fait qu'il faudrait marcher jusqu'au coin de circulation et traverser là alors
735 que ça serait si simple, comme en face du Marché Maisonneuve, de faire une traverse de piétons. Mais ça, on dirait que c'est du chinois quand on parle de ça dans Ville-Marie.

740 Quand on veut aller au centre-ville à vélo, c'est l'fun après des années, je ne sais pas combien de fois que ça a été promis et annoncé, la piste cyclable est en prolongement de Berri pour aller vers l'Est, elle va arrêter à Alexandre-de-Sève. Nous, on reste à hauteur d'Iberville, sinon du Havre. Pourquoi qu'on ne continue pas jusque là ? On ne le sait pas.

745 Alors donc si on part de chez nous à vélo pour venir vers le centre-ville, là où on se retrouve parmi les voitures de la rue Ontario, puis il faut faire attention, la rue n'est pas assez large dans le fond pour les voitures, puis si vous voyez maintenant la grosseur des miroirs de camion, c'est assez effarant, on ne sait plus où se placer, nous autres, les cyclistes. Et si on y va par la rue Maisonneuve, on tombe dans le trafic du pont et là, bref, aussi c'est très dangereux. Puis la piste cyclable, bien ils ont décidé qu'ils ne la prolongeaient pas jusqu'à du Havre.

750 Quand on revient, évidemment on ne peut pas revenir par Maisonneuve. Quand ce n'est pas la fermeture pour l'été de la rue Sainte-Catherine, on revient par Ontario et là, c'est encore pire, les voitures sont pognées là à partir des fois de Berri, Amherst, jusqu'à tant de tourner à droite pour aller prendre le pont Jacques-Cartier pour s'en aller sur la Rive-Sud. Donc nous, dans le fond, on risque notre vie continuellement en vélo, notre santé, dans notre coin.

755 On est chanceux, on est à douze minutes du métro Frontenac mais on est fatigué de lire dans les documents de l'arrondissement de la Ville de Montréal que notre coin de ville est bien desservi en transport en commun. Métro, douze minutes, quinze minutes, cinq minutes, tout dépendant où les gens habitent, c'est beau.

760 Maintenant, si on parle de l'autobus, la circulation 125, autobus Ontario pour aller faire nos commissions dans Hochelaga, aller travailler ou aller vers Saint-Jacques, c'est un autobus qui passe des fois seulement aux vingt minutes en plein cœur de la journée. Donc des fois dans notre tête, on se dit : il n'y en a pas Ça fait qu'on préfère marcher, ce n'est pas mauvais pour la santé, mais on mériterait un meilleur service de ce côté-là. 94 Iberville, toutes les demi-heures au
765 cœur de la journée. Donc dans l'axe nord-sud, c'est encore pire. Alors qu'on arrête de nous dire qu'on est bien desservi en transport en commun.

770 Donc on a décrit un peu notre ville, notre centre-ville idéal au début et avec l'approche écocitoyenne, puis après ça, on a décrit ce qu'on vit maintenant comme citoyens résidents au coin d'Iberville et Hochelaga. Donc évidemment, pas besoin de vous dire qu'il y a un immense écart entre les deux.

775 Donc on propose un certain nombre de pistes de solutions : favoriser la circulation piétonne en élargissant les trottoirs sur toutes les rues en créant des saillies aux coins de rues, en installant des bancs, en faisant des plantations de culture alimentaire – on a un beau projet dans le quartier qui s'appelle Quartier nourricier, on pourrait aller jusque là.

780 Créer des espaces verts, des lieux de rencontre partout et qu'on intègre des panneaux à caractère historique, des colonnes Morris pour informer les gens des activités dans le quartier. Bref, à partir du moment où on part de chez nous, on devrait pouvoir s'arrêter à toutes les cinq minutes à peu près, puis avoir des lieux collectifs d'aménagés.

785 Aussi, compter sur les ruelles. Nous, quand on monte des fois vers le Provigo puis Angus puis ce coin-là, on a découvert des ruelles extraordinaires dont une en particulier, tout le sol est fait comme en copeaux. C'est merveilleux monter cette ruelle-là, puis il y en a d'autres qui sont intéressantes. Il pourrait y avoir un circuit des ruelles. Quand on passe là, bien on se sent plus protégé, puis on a moins de bruit, puis on relaxe beaucoup plus que de monter la rue Iberville ou une autre.

790 Réduire la vitesse à 30 km. 40, pour nous, ce n'est pas suffisant. 30 km sur les rues, sauf sur les boulevards urbains. Évidemment, j'ai parlé tantôt de saillies et de dos d'âne. Il devrait y avoir aussi des bandes cyclables, des pistes cyclables sur toutes les grandes artères. Traverses piétonnes, beaucoup plus de temps. On s'engage sur traverse piétonne, je ne sais pas, par exemple, à côté du Métro du Havre et Ontario et on s'engage à peine dans la rue que ça change
795 le feu. Alors moi, encore traverser, je suis capable de traverser à vitesse moyenne au moins mais les personnes âgées, les gens qui ont une canne ou une marchette, il faut vraiment qu'ils sauvent leur peau. Priorité : fluidité de la circulation, on revient toujours à la même chose.

800 Remettre les rues Iberville et Frontenac à double sens. C'est des rues qui pourraient être habitées – elles sont habitées, pardon – elles pourraient être habitables beaucoup plus conviviales, commerciales en les rendant en double sens. Tant qu'on les considère comme des autoroutes menant à l'autoroute est-ouest, bien là, c'est une autre paire de manches.

805 Interdire le virage à droite sur le pont Jacques-Cartier sur la rue Ontario puisque ça bloque tout le passage, que ce soit en vélo ou même en voiture pour les résidents du quartier qui ont des voitures. L'espace est occupé par les gens qui s'en vont sur la Rive-Sud. Alors donc si on veut que cette rue-là Ontario soit encore plus conviviale et commerciale, il faut enlever la circulation du pont.

810 Limiter au minimum la circulation des camions. Je ne sais pas si vous avez remarqué, quelqu'un m'a dit récemment que les vans – comme on les appelle dans le langage populaire – sont rendues à 61-63 pieds. J'en ai vu encore une tantôt au coin d'une rue, ils ont de la misère à tourner parce que sûrement que, c'est ça, pour la rentabilité, le marché dont on parlait tantôt et tout ça, bien il faut remplir les camions au maximum et les allonger. Ça fait qu'imaginez-vous ce
815 que ça donne quand il y a un vélo, une voiture, une poussette puis un camion de cette longueur-là sur un même coin de rue.

Interdire la circulation des autobus sur les rues résidentielles comme Gascon et du Havre qui sont à côté du parc Médéric-Martin.

820 Brièvement, sur le projet du REM, à notre point de vue, ce n'est pas du tout un projet pour répondre aux besoins de la population de Montréal et des environs en premier lieu. C'est un projet de rentabilité économique pour la Caisse de dépôt et placement qui, malheureusement, a le même comportement que n'importe quel investisseur privé. Et ce n'est pas pour répondre en
825 premier lieu aux besoins.

Donc nous on dit plutôt que de penser à un projet comme celui-là, on devrait compléter le réseau actuel sur l'île de Montréal vers le nord-est – on pense à Anjou, on pense à Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies, etc. – et finalement vers l'aéroport de Dorval. J'ai encore pris

830 l'autobus récemment puis on a l'impression d'être au Mexique dans le fin fond du Yucatan avec les autobus qu'il y a à certaines heures pour aller à l'aéroport.

835 Donc il faudrait relier les circuits existants sur l'île et aussi en périphérie de l'île avant de penser à un projet comme le REM. Puis, pour nous, il y a le danger qu'avec ce projet-là, on favorise l'étalement urbain plutôt que le contraire. Puis en plus, comme la Caisse de dépôt et placement va toucher des ristournes sur tout ce qui va se construire à 500 mètres ou un kilomètre des nouvelles gares, évidemment ils vont vouloir qu'il se construise le plus d'habitations, sinon d'édifices à bureaux. Et on devrait avoir comme priorité la densité à Montréal plutôt que de continuer l'étalement urbain.

840 Et l'autre, ça se discute depuis plusieurs années, l'idée de la navette fluviale. On a un beau fleuve. Moi, mon fils habite à Hambourg, je viens d'y aller il n'y a pas longtemps. On descend de chez lui à dix minutes, on embarque sur le bateau puis on peut aller jusqu'au centre-ville, à peu près quinze, vingt minutes avec les arrêts. Alors ici, pourquoi les gens de Lanoraie, 845 de Lavaltrie, Repentigny, Pointe-aux-Trembles ne viendraient pas travailler dans notre quartier, à GTI, MacDonald, Gaz Métro, SAQ, etc. en bateau, puis à partir de là, une navette qui amènerait d'autres personnes vers le centre-ville. Puis on utiliserait notre beau fleuve puis on sauverait au niveau de la pollution.

850 Au niveau du patrimoine immobilier, faire des fiducies foncières où que la Ville acquiert des terrains, il y en a encore beaucoup notamment dans notre quartier dans Sainte-Marie pour protéger les terrains vacants de la spéculation immobilière.

855 Faire l'inspection de tous les édifices. J'avais lu qu'à Los Angeles, on inspectait les édifices à tous les cinq ans. Alors il faudrait faire dans notre coin, quand je fais du porte à porte pour une cause ou une autre, je vois des maisons en très bon état puis j'en vois d'autres que ça fait dur. On a peur qu'une marche d'escalier lâche quand on monte l'escalier. Alors ça prendrait un suivi de la Ville sur tous les bâtiments de la Ville. Et une aide aux propriétaires, ceux qui en auraient besoin, puis ils pourraient rembourser quand ils vendent la maison. Et évidemment, 860 aide aux locataires aussi pour que les loyers n'augmentent pas trop rapidement.

Et évidemment, le développement du logement social et communautaire, comme madame Plante le disait tantôt, il y a tellement de gens qui consacrent beaucoup d'argent pour se loger.

865 Aménagement urbain. Faites en sorte que les projets de développement, on pense au projet Quais de Lorimier, des investisseurs de New York : « Nous serons vos nouveaux voisins. » Moi, je leur avais dit l'année passée : « Bien, il faudrait qu'on décide pour commencer si on veut vous accueillir ou pas. » Donc il faut que les projets de développement répondent avant tout aux besoins des gens qui habitent dans un quartier, puis bienvenue aux autres personnes, les
870 Montréalais, les gens de l'extérieur, les touristes. Mais il faut que les projets – et quand on pense à tout développement qui va venir le long du fleuve près du pont Jacques-Cartier, il faut vraiment avoir les intérêts des gens du coin à cœur. Donc l'acceptabilité sociale des projets est très importante.

875 Et nous, on pense que ça devrait aller aussi jusqu'au transport en commun gratuit, vélo en libre-service aux personnes les plus démunies parce que, bon tant mieux pour les employés de la STM qui ont des bons salaires, mais pour le moment, le service ne s'améliore pas trop puis il devait y avoir un demi milliard point quelque d'investi, finalement ça va être 800 millions \$ je
880 pense dans la prochaine année mais il faudrait aussi qu'il y ait un meilleur partage avec les plus démunis. Donc nous on pense que ça devrait être le transport gratuit pour les plus démunis. Et démocratie participative, j'en parlais tantôt, consultation sur les projets.

885 Donc dans le fond, nous, notre préoccupation, c'est de dire on espère que le développement de Montréal et du centre-ville pour les prochaines années ne sera pas déterminé avant tout par les investisseurs et par l'argent et l'argent que la Ville peut récolter en cours de route mais par les besoins de la population existante dans nos quartiers. Et on espère qu'on va continuer à pouvoir avoir notre mot à dire sur tous les projets. Il ne s'agit pas juste, par exemple, quand on a présenté le Plan particulier d'urbanisme Sainte-Marie, on a discuté là-dessus et tout
890 ça, mais après ça, il faut que chacun des projets concrets soit présenté devant la population, sinon c'est donner un chèque en blanc à l'administration.

On pense que suite à vos consultations, il faut absolument qu'il y ait un comité de suivi formé de différentes catégories de gens de la population pour suivre les choses et non pas, encore une fois, un chèque en blanc à l'administration.

895

On vous remercie de votre démarche très intéressante et démocratique depuis le début, puis on vous souhaite bonne chance dans la rédaction de votre rapport.

LA PRÉSIDENTE :

900

Merci beaucoup. Alors très rapidement, je vous demanderais si vous avez un peu réfléchi, juste au niveau concret, concret, si on réduit... Bon, réduire la circulation, réduire les camions sur la rue Ontario, remettre les rues en double sens, et là vous dites aussi d'interdire la circulation sur les rues résidentielles...

905

M. YVES CHARTRAND :

Pour les autobus.

910

LA PRÉSIDENTE :

Pour les autobus. Je me demandais juste si, à un moment donné, il n'allait pas y avoir un problème justement pour le transport collectif actif public.

915

M. YVES CHARTRAND :

Bien je pense que – personnellement, je pense qu'il faut favoriser en premier lieu les déplacements des piétons, les déplacements actifs, les vélos, les voitures en libre-service et évidemment le transport en commun en priorité aussi sur les voies réservées et tout ça. Et moi, personnellement, je pense quand on parle du centre-ville et là, on a une voie assez large, le plan actuel le centre-ville, bien c'est priorité aux humains. Puis t'sais, des gens qui viennent de l'extérieur pour travailler au centre-ville ou dans notre quartier en voiture ou laisser leur voiture à

920

925 côté du parc Médéric-Martin pour venir en métro au centre-ville, ça ne marche pas ça. Il faut que les gens laissent leur voiture à la porte, chez eux, en banlieue et qu'ils aient un service de... On est allé samedi à Boucherville en autobus, il y avait un autobus qui passait aux heures à l'endroit où on allait pour un salon d'artisanat. Ça fait qu'imaginez-vous, comment vous voulez que les gens de la banlieue prennent le transport en commun si l'autobus passe une fois par heure. Alors donc c'est clair, ça prend un investissement massif dans le transport en commun de la part de tous les paliers de gouvernement pour qu'on puisse vraiment passer à une autre étape à 930 Montréal. Mais priorité aux humains.

LA PRÉSIDENTE :

935 Merci. Est-ce que tu as une question?

M. JEAN CAOUETTE, commissaire :

940 Une courte. La référence que vous faisiez pour les navettes fluviales, l'exemple d'Hambourg, juste développer trente secondes, c'est quoi la taille, la fréquence? Est-ce qu'il y en a beaucoup ? Est-ce que la longueur de kilomètres faits, est-ce que vous connaissez ?

M. YVES CHARTRAND :

945 C'est comme prendre l'autobus. Prendre le bateau là-bas, c'est comme prendre l'autobus. On peut dire la même chose à Istanbul, c'est une autre ville que j'ai eu la chance de visiter. C'est des bateaux-autobus, donc ça passe à peu près aux dix minutes, puis à Hambourg, ça ne couvre pas l'ensemble de la ville mais ça couvre tout ce qu'on peut appeler ici le centre-ville ou les quartiers avoisinants le centre-ville sont couverts par les bateaux et ça circule continuellement avec des trajets comme les autobus, avec des numéros.

950 **M. JEAN CAOUETTE, commissaire :**

Mais est-ce que c'est plus des touristes qui l'empruntent ou c'est les résidents?

M. YVES CHARTRAND :

955

Les résidents avant tout. Les résidents avant tout. Mais nous, c'est un plaisir comme touriste d'aller là sur l'Elbe puis de s'en aller au centre-ville en bateau puis tout ça. Avec la vue aussi. Chaque fois qu'on est sur le fleuve ou sur un fleuve, on a une autre vue sur la ville. Donc c'est un enrichissement à tous les points de vue. Puis ici, l'hiver, on sait que si le bateau s'arrête pour l'hiver, il y a des hydroglisseurs. Ça se fait ça sur la glace, ce n'est plus un problème au niveau technologique aujourd'hui. Mais il faut utiliser notre fleuve.

960

M. JEAN CAOUETTE, commissaire :

965

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup pour votre participation.

970

M. YVES CHARTRAND :

Merci. Bonne fin de journée!

975

LA PRÉSIDENTE :

Maintenant, madame Solange Guilbert, s'il vous plaît.

Mme SOLANGE GUILBERT :

980

Merci de nous accueillir. Les intervenants précédents ont parlé de logement, les problématiques du logement au centre-ville et un petit peu partout. Vous allez recevoir probablement pendant ces journées de consultation beaucoup d'organismes qui s'occupent du logement social, abordable social, incluant les HLM et les coopératives d'habitation. Moi, je suis

985 la présidente de la Coopérative d'habitation Jeanne-Mance. Ces groupes vont vous donner un portrait très large de la situation de ce logement et moi, je viens avec une histoire de cas. Et ça va peut-être illustrer ce qui va arriver concrètement.

990 Vous savez que beaucoup de coopératives d'habitation à Montréal sont en fin de convention et en fin de bail emphytéotique. Alors fin de convention, ça veut dire qu'on n'a plus de subvention pour les rénovations, on n'a plus de subvention pour donner ce qu'on appelle l'aide assujettie au contrôle du revenu. Vous savez ce que c'est? C'est-à-dire que comme nos intervenants disaient, normalement on ne doit pas dépenser plus que 25 % de notre loyer pour que ce soit acceptable et vivable. Donc quand un de nos membres, ses revenus dépassent le
995 25 %, nous on assume par une subvention.

Comme on est en fin de convention, on n'a plus du tout d'argent qui vient de nulle part. Donc c'est nous qui devons assumer, parce qu'on continue, même si n'a plus de ces subventions, on continue à assumer ça. Donc ça veut dire c'est moins d'argent dans les rénovations ou des augmentations de loyer.
1000

Mais le problème majeur qu'on a actuellement, c'est qu'on est en fin de bail emphytéotique, et là on est une très vieille coop, on existe depuis 40 ans, on est situé au nord de la Place des festivals, il y a 55 logements, 110 personnes qui y vivent dont des personnes âgées, des enfants, etc. On est la première coop qui a été construite au centre-ville. Après se sont développées toutes les coop un peu plus haut dans Milton Park, etc. Et là, on a des gros travaux à faire parce que c'est des bâtiments centenaires, c'est des maisons victoriennes qui sont magnifiques et on arrive à une étape où on doit faire des gros travaux, donc emprunter de l'argent.
1005

1010 Alors on a fait venir des groupes de ressources techniques et là, on a constaté que notre bail qui est avec la SCHL – c'est unique, apparemment, on est au Québec les seuls qui ont un bail emphytéotique avec la SCHL, beaucoup des autres baux sont avec la Ville mais la Ville semble très disposée à prolonger les baux ou à les renouveler, d'autres avec des commissions scolaires, nous on est les seuls avec la SCHL donc on a rencontré la SCHL qui refuse de nous
1015

prolonger ou renouveler le bail. Ça veut dire que dans dix ans, bien notre coop va disparaître. Donc 110 personnes vont se retrouver sans logement tout simplement.

1020 Alors ça dérange parce que ce n'est pas du tout – la Ville est tout à fait contre ça, on le sait, au niveau fédéral, c'est la même chose. Actuellement, ils réinvestissent de l'argent dans les coop justement, convention, etc. et là, on ne comprend pas comment un organisme fédéral refuse de renouveler notre bail. Non seulement ils refusent mais ils sont très généreux, ils nous offrent de nous le vendre 15 M\$.

1025 Alors c'est sûr qu'une coopérative d'habitation qui est un organisme sans but lucratif n'a pas un bas de 15 M\$ de côté. Donc ça veut dire qu'on ne peut pas. Ils nous demandent d'être créatifs, on veut bien, mais quels que soient les efforts qu'on fasse, on ne pourra jamais d'ici dix ans amasser 15 M\$.

1030 Donc on pose la question : est-ce que c'est judicieux de laisser mourir des coopératives, alors qu'on veut en construire d'autres, on veut construire d'autres HLM, on est en manque de logements sociaux et là, on laisse mourir des coop qui fonctionnent. On n'est pas en faillite, on a toujours entretenu nos bâtiments, on continue à donner des subventions, on les assujettit même aux personnes qui en ont besoin et on disparaîtrait. Alors c'est un petit peu... C'est vrai que c'est
1035 très concret. Et vous allez avoir des groupes sociaux qui s'occupent de logement, qui vont venir vous parler de ça parce qu'évidemment, j'ai beaucoup de réunions comme ça est c'est un des enjeux majeurs actuellement.

1040 Le fédéral a beaucoup de terrains à vendre, c'est la SCHL qui s'en occupe. À quel prix ils les vendent? S'ils les vendent trop cher, s'ils les vendent au prix du marché, on ne pourra pas avoir de construction de logements sociaux. Et j'utilise le mot parce que c'est ça, on se dit ces bâtiments, on a quatorze maisons entre Président-Kennedy et Sherbrooke. Si vous y passez, vous verrez, c'est absolument magnifique, et c'est de la spéculation. Ils l'ont acheté 750 000 \$ il y a 40 ans, 750 000 \$ et ils nous le vendent 15 M\$. - J'ai la voix qui tremble parce que je suis
1045 émotive sur le sujet. Voilà.

1050 Donc actuellement, on s'adresse aux politiciens parce qu'on pense que c'est un dossier qui est politique. Qu'est-ce que les politiciens veulent et de quelle manière ils peuvent s'adresser à la SCHL? Parce que tout seul, on ne fera rien. C'est pour ça que dans mon mémoire, on pourra faire quelque chose, nous, mais solidairement avec vous. Et je suis déjà en contact avec la Direction de l'habitation de Montréal et ils sont surpris, vraiment très surpris. Et je sais qu'ils vont parler à la SCHL probablement mais il va falloir plus que ça.

1055 Donc là, on se promène un petit peu partout, au fédéral, pour chercher des appuis.

LA PRÉSIDENTE :

1060 Merci beaucoup d'être venue nous expliquer le cas parce qu'en effet, c'est directement dans le territoire de la Stratégie centre-ville et puis nous, ne pas savoir ça, ça aurait été un manque. Évidemment, ça s'adresse plutôt au gouvernement fédéral, alors ce n'est pas exactement le mandat que nous on a, mais c'est important pour nous d'être au courant des problèmes des coopératives puisque ça fait partie de la réflexion

1065 Je profiterai de votre passage pour vous demander justement, vous nous parlez – juste pour nous informer plus parce que vous connaissez très, très bien le dossier des coopératives – vous parlez du problème que vous n'êtes pas les seuls en fin de bail, mais vous, vous avez un problème plus grave que d'autres parce que d'autres vont se renouveler probablement, mais aussi de fin de convention. Est-ce que vous voyez une lumière au bout du tunnel, si je peux le placer comme ça, parce que vous dites : on parle beaucoup de faire du logement social et
1070 abordable dans le territoire du centre-ville, puis les coopératives nous semblent une avenue. Si toutes ces subventions et ces conventions ne sont pas renouvelées, c'est un défi qui est grand. Quelle est la situation à l'heure actuelle ?

Mme SOLANGE GUILBERT :

1075 Mais là c'est plus au niveau fédéral parce que les subventions viennent du fédéral.

LA PRÉSIDENTE :

1080 Oui. Est-ce qu'elles vont être renouvelées ou vous ne savez pas?

Mme SOLANGE GUILBERT :

1085 Mais actuellement, il y a déjà un budget de... Parce qu'évidemment, le fédéral consulte beaucoup – comme vous, tout le monde consulte – mais on sait qu'il y a un budget de 32 M\$ qui a été débloqué pour justement aider les coop en fin de convention pour leur redonner des subventions pour la rénovation. Mais c'est très peu, 32 M\$...

LA PRÉSIDENTE :

1090 C'est pour tout le Canada.

Mme SOLANGE GUILBERT :

1095 ... il y a 800 coop. Au Québec, juste au Québec, il y en a 600. Donc à travers le Canada, c'est pour tout le Canada. Mais ça, c'est un petit montant, le temps d'étudier le dossier, de consulter. Et justement je me suis rendue, il y a une consultation pancanadienne à ce sujet sur le problème du logement abordable et social, et on s'est rendu là et évidemment, la première chose qu'on a demandée, c'est que la SCHL – qui est le bras gauche ou le bras droit du fédéral, je ne
1100 sais pas, en tout cas il est issu du fédéral – ne spéculé pas sur ses propres terrains pour commencer. Alors il y a une volonté. Donc nous, notre espoir de toutes ces coop-là, il y a une volonté du fédéral de réinvestir et entretenir le parc immobilier qui existe et de le développer mais la Ville a un pouvoir d'influence aussi. Alors...

1105 **LA PRÉSIDENTE :**

Puisqu'on vous a avec nous, on voudrait profiter de votre passage pour vous demander un peu comme citoyenne du centre-ville, si quand vous avez regardé la Stratégie centre-ville, il y

1110 a des choses qui vous interpellent. C'est comment vivre au centre-ville ? Est-ce qu'il y a des choses que vous auriez envie de nous dire comme ça, comme pratiquante du centre-ville, des choses qu'il faudrait avoir à l'esprit dans la planification future, des années futures au centre-ville, la cohabitation avec différentes populations, le bruit, les défis de circulation ? Je sais que vous nous parlez surtout de votre coopérative...

1115 **Mme SOLANGE GUILBERT :**

Oui, oui.

1120 **LA PRÉSIDENTE :**

... mais je me demandais si dans votre expertise citoyenne vous aviez des conseils ?

Mme SOLANGE GUILBERT :

1125 Bien moi, dans mon expérience, je vis en plein centre-ville. Donc c'est sûr qu'il faudrait réduire le bruit mais il y a une accoutumance, on choisit où on vit avec ce qu'il y a de bien puis ce qu'il y a de moins bien. Quand je suis arrivée dans cette coopérative, j'avais un enfant, puis on m'a dit : « Mais ce n'est pas pour les enfants. » Et moi j'ai élevé mon fils au centre-ville, puis ça a été génial. On a des parcs, il y a des écoles à proximité, tout est à proximité. Alors je n'ai pas
1130 d'idée un peu comment... Tout ce que les gens précédemment ont dit, c'est très, très valable et je faisais remarquer, en fait, nous on amène la diversité, l'inclusion. Parce que cette zone du centre-ville de Montréal, bien c'est des magasins, des tours à bureaux et maintenant des condos de luxe. C'est juste des condos de luxe.

1135 Et là, c'est ça, je reviens à notre problème, mais si la SCHL vend ça à des promoteurs, ils ne raseront pas parce que c'est déclaré façade patrimoniale, c'est comme ça qu'on a sauvé une première fois les bâtiments en les faisant déclarer façade patrimoniale, bien ça va être encore des tours à condos, des loyers inaccessibles, vendus souvent à des investisseurs étrangers.

1140 Mais moi je trouve que – moi j'apprécie la qualité, je suis vraiment la mauvaise personne à qui demander ça. Moi, je ne me plains pas.

LA PRÉSIDENTE :

1145 C'est parfait.

Mme SOLANGE GUILBERT :

Je suis très heureuse de vivre au centre-ville et je ne veux pas bouger.

1150 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est une opinion très valable et qu'il nous fait plaisir à entendre aussi. Merci beaucoup.
Merci beaucoup.

1155 **Mme SOLANGE GUILBERT :**

Alors j'espère qu'on peut avoir votre aide dans ce dossier-là, que ça va faire écho.

1160 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, madame Adamson.

Mme CLAIRE ADAMSON :

1165 Bonjour à tous, j'espère que je peux parler en anglais.

LA PRÉSIDENTE :

Yes. No problem.

1170

Mme CLAIRE ADAMSON :

The plan is showing the Children's Hospital area which I'm hoping developer Luc Poirier will take into consideration, he's offered to talk to the community.

1175

First of all, we have to rescind Bill 22 which makes the Ville-Marie borough composed of five members who do not represent our area. They're from all over Montreal. And what we need our other areas around Montreal which have tourists' areas and places to work. So that not everybody is coming to downtown Montreal to do everything. This causes congestion and I don't want to see big railways in the sky connecting places so that everyone can come downtown. We have enough places that we need to have enough tourists in the Quartier des spectacles, it's fine.

1180

We had too much downtown office spaces in the 1960s and the streets were empty in the evening. Now, they are vibrant because the zoning is mixed. But we want to keep the families downtown and how we do that is not having so much traffic. We need more parks, daycares, recreation facilities and libraries, not parking. I have some ideas for the recreation, of course there is ice-skating, hockey rinks, slides, swings, kite flying area, drone practice zone, dog runs reading areas. Someone was saying that we could use the Canadian Center for Architecture for organized sports, but we can't because it's part of the Canadian Center for Architecture.

1185

1190

And, what we need to also have is more community gardens downtown, and the free flower distribution is wonderful, I just hope that we can keep it up. The institutional green space, the College of Montreal Grey Nuns should be open to the public. One half of Grey Nuns' property should be opened to the public in the next year. A neighbourhood school is ideal but bussing does allow parents to choose the best school for their children; and private schools can

1195

function and should be without public funding in order that public schools can provide better education.

1200 The definition of affordable housing in Accès Logis needs to be relative to the cost of living. For example, downtown Montreal affordable two-bedroom housing unit would be, say, 300 000 \$. The 15 % social and 15% affordable housing required for development project has to be mandatory, no payment just instead of not having them. We need a mixed residency downtown. And we should have a one-unit per floor, for example, to be a three-bedroom unit, if
1205 we're looking how to modify zoning regulation. And all parking is to be underground.

 There is to be a freeze on the conversion of rooming houses. We need places for the otherwise homeless people to live. Provide half-way houses for the homeless so that no one is sleeping on the streets at night or day. Train homeless and students to provide care for the
1210 elderly and match them up with retired people, who need help within their homes. Find education and jobs, rehab facilities and mental homes for the homeless.

 We're having trouble with films being recorded on lots and closing down the whole street for many weeks in a row. So, there should be a maximum of one film per year to be shot
1215 per block, per year.

 Establish a 15% surtax on foreign investors to match the Vancouver decision, so that we don't have people speculating and leaving their condo empty, rented out to Air B&B for example. You can say that the first buyer must live in the unit for a year or perhaps in
1220 perpetuity for subsidized housing. Enforce one-year leases on residential areas and allow one hotel registered Air B&B per block, and make zoning areas. Require Air B&B's to provide parking and underground garage close by.

 Re-establish CIDEDEC. provide 15% of Montreal for land trusts to be used for cooperative
1225 housing, industry and commerce. Require 25% green space on every residential property and 10% green space on every commercial property. Convert parts of Lambert Closse and Sussex into green space - which is shown on the diagram above - and have green space between

1230 Tupper and René-Lévesque. Increase taxes enough on vacant properties and empty buildings to force the owner either to build, to renovate or to sell their property. Speculation makes a very unhealthy city. Municipal taxes should be based on the services you use, not just the value of your house. Tax a space per person and the number of cars you have, and the amount of garbage that you put out on the street every week.

1235 Reduce the speed limit to 30 km/hour and do not allow trucks on residential streets. Define a downtown district ringed by underground parking where only small electric delivery trucks are allowed. Only one car of less than five meters length should be allowed for priority parking per address. Raise priority parking fees from the ridiculously low 55 \$ for a whole year to at least 100 \$ a year and then increase it more and more every year till it relates a little bit to the price of parking in Montreal. Encourage cars to use underground parking.

1240 The diagram also shows the institution of a school in our area, and lots of condos for the developer to make money and also the people living in the condo will appreciate the green space as well as the neighbourhood. Thank you. - Je peux répondre en français.

1245 **LA PRÉSIDENTE:**

Thank you very much for your presentation. It's very clear and you listed very clearly your priorities and suggestions. So, it's very clear for me. I don't have specific questions. Thank you very much for your presentation.

1250 Alors nous allons prendre une pause de quinze minutes.

1255

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

1260

On peut recommencer la séance. Donc on va commencer avec les gens de Action-Gardien. - Merci de vous présenter pour la prise de notes.

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

1265

Natacha Alexandroff, citoyenne de Pointe-Saint-Charles.

Mme KARINE TRIOLLET :

1270

Karine Triollet de la Table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles Action-Gardien.

LA PRÉSIDENTE :

1275

On vous écoute.

Mme KARINE TRIOLLET :

1280

Action-Gardien, c'est le regroupement communautaire de Pointe-Saint-Charles, donc avec 26 membres qui travaillent tous collectivement à l'amélioration des conditions et de la qualité de vie des résidents de Pointe-Saint-Charles et qui militent très fort pour que le développement de notre quartier se fasse dans le sens d'inclure la population, d'améliorer ses conditions de vie et n'est pas à l'encontre comme effet d'exclure les populations les plus marginalisées.

1285

Il y a beaucoup, beaucoup à dire sur la Stratégie centre-ville. C'est un document qui couvre très, très large. Alors on n'a pas du tout l'ambition de répondre à tous les points qui sont soulevés dans la Stratégie. On essaie plutôt de prendre notre lorgnette de groupe communautaire de citoyens du quartier de Pointe-Saint-Charles et de réfléchir les liens entre un

1290 quartier distinct du centre-ville Pointe-Saint-Charles et le centre-ville, mais aussi peut-être une
1295 emphase particulière sur un des secteurs qui est le secteur Bridge/Bonaventure, donc la zone
industrielle qui ceinture le quartier Pointe-Saint-Charles.

Donc la première chose qu'on aimerait dire, c'est que, selon nous, il y a un enjeu dans la
1295 délimitation de la Stratégie centre-ville, dans la définition même du centre-ville. On aimerait qu'il y
ait une réflexion pour pouvoir délimiter deux échelles : une qui serait le centre-ville à proprement
dit et l'autre qui engloberait tous les secteurs adjacents comme des secteurs d'étude élargis pour
le rayonnement du centre-ville. Donc c'est extrêmement important de les considérer pour le
1300 déploiement du centre-ville. Par contre, il faut être attentif à ne pas les inclure dans la définition
du centre-ville.

Maintenant pour la zone – c'est expliqué un petit peu plus en détail dans notre mémoire –
pour la zone qui est plus élargie, donc les secteurs adjacents, dans le quartier Pointe-Saint-
Charles, il y a ce qui est appelé Bridge/Wellington ainsi qu'un petit triangle, le triangle Saint-
1305 Patrick, entre les rues Saint-Patrick, Wellington et Montmorency. C'est une zone effectivement
qui est adjacente au centre-ville mais, selon nous, cette zone devrait être élargie encore pour
inclure un autre secteur qui est absent et qui est le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles,
donc tout le secteur qui longe l'autoroute Bonaventure et qui s'en va donc jusqu'au pont
Champlain.

1310 Ça nous semble incohérent que cette zone-là ne soit pas incluse dans la zone élargie
d'étude pour le déploiement du centre-ville. C'est sûr que c'est une dynamique distincte de celle
de Bridge/Wellington mais en même temps, si on parle en termes d'infrastructures, de
consolidation de l'emploi, transport, etc., il faudrait que ça en fasse partie.

1315 Rapidement sur la question de l'habitation, et ça dépasse largement le quartier Pointe-
Saint-Charles, on est tout à fait en accord avec l'orientation de Stratégie centre-ville qui dit qu'il
faut faire plus de place pour les familles et pour mettons les ménages avec des plus faibles
revenus. Cela dit, on trouve que mettons les cibles qui sont nommées dans la Stratégie centre-
1320 ville sont beaucoup trop faibles. On parle simplement d'application plus rigoureuse de la

Stratégie d'inclusion et aussi d'intégration de projets résidentiels dans les ensembles institutionnels et publics. Pour nous, il faut aller beaucoup plus loin.

1325 Quelques exemples. On ne peut pas juste – oui, il faut renforcer la Stratégie d'inclusion, aller beaucoup plus loin, avoir des cibles plus importantes, mais il faut aussi et peut-être surtout constituer une réserve de terrains, de bâtiments pour fins de logement social, donc coopérative, OBNL et/ou autres projets collectifs.

1330 Concernant les ensembles institutionnels, de notre point de vue, c'est trop faible d'y aller seulement avec la Stratégie d'inclusion. Il nous semble que quand on est en présence de terrains publics, il faut être beaucoup plus ambitieux et y aller avec des projets qui sont 100 % à des fins collectives et non pas se contenter d'un 15 ou d'un 20 % d'inclusion dans des projets résidentiels privés. Beaucoup d'autre chose à dire sur l'habitation mais je vais passer parce que je vais laisser de la place à l'échange.

1335 Concernant les commerces et services de proximité, écoutez, c'est un enjeu pour le centre-ville de Montréal, c'est un enjeu dans tous les quartiers limitrophes. Donc ça prend une stratégie vraiment musclée de la part de la Ville de Montréal pour encourager l'achat local et ne pas déployer des grands mails commerciaux en périphérie et/ou dans les grands complexes immobiliers. Il faut centrer les énergies sur les artères commerciales et certainement utiliser et renforcer la réglementation existante pour orienter le développement des rues commerciales et faire en sorte qu'on y retrouve vraiment des services de proximité des besoins de base.

1340 Il y a certainement des choses à faire au niveau du maintien dans le zonage commercial sur les rez-de-chaussée, d'avoir des zonages dédiés, des mesures incitatives, mais aussi des mesures coercitives à Pointe-Saint-Charles sur notre artère commerciale principale, la rue Centre. C'est plein de bâtiments barricadés. Il faudrait que la Ville de Montréal ait plus de pouvoir pour obliger les propriétaires à faire quelque chose avec leur bâtiment sur nos artères. Et sinon, pourquoi pas les exproprier pour des fins collectives.

1350

1355 J'arrive maintenant sur Bridge/Bonaventure, donc notre grande zone industrielle qui longe Pointe-Saint-Charles, enfin qui est la ceinture Est de Pointe-Saint-Charles. C'est un terrain immense avec un très, très grand potentiel de développement. On est à proximité – on est au bassin Peel juste en face de Griffintown. C'est un site qui a été dans le passé récent très convoité, on pense avec la Société du Havre, avec le projet de déménagement du casino. Plus récemment, le chef de Projet Montréal à l'époque, je pense que c'était en 2013 ou 2014, avait déposé en campagne électorale un immense projet résidentiel d'à peu près 7 000 logements qu'il appelait le Quartier Bonaventure.

1360 Donc le cri du cœur des gens de Pointe-Saint-Charles, c'est : S'il vous plaît, pour Bridge/Bonaventure et pas juste Bridge/Wellington, on inclut toute l'autre zone, il faut une planification en amont, une planification concertée qui va encadrer l'ensemble des projets, qu'ils soient publics ou privés, sur cette zone-là.

1365 On voudrait éviter qu'un promoteur qui a une idée de *condoïsation* de ce secteur-là ou que le REM qui arrive avec l'implantation d'une nouvelle gare, en tout cas que ce soit des projets particuliers qui viennent dicter le développement. Il faut vraiment faire une planification en amont avec les acteurs locaux concernés. Et pour nous, cette planification doit inclure la consolidation de l'emploi évidemment, l'accès au fleuve, mais aussi une réflexion d'envergure sur toutes les infrastructures de transport.

1375 Un autre élément important de cette planification, c'est que sur ce site-là, il y a des terrains publics qui appartiennent à la Ville de Montréal mais aussi à la Société immobilière du Canada. Là, encore, c'est un plaidoyer qu'on voulait sur le fait que ces terrains publics doivent être utilisés à des fins collectives. Donc ce qu'on voudrait surtout éviter, c'est que les objectifs des considérations de rentabilité et donc très souvent ça se traduit par la densification importante au niveau résidentiel privé, viennent dicter le développement de ce site-là.

1380 J'arrive sur la question des grandes infrastructures de transport. C'est beaucoup sur le secteur Bridge/Bonaventure mais évidemment, ça a beaucoup de liens entre le quartier habité de Pointe-Saint-Charles et l'accès au centre-ville. Donc vous savez, on est une espèce de

1385 fourmilière d'infrastructures de transport dans ce secteur-là. Il y a les ponts Victoria et Champlain, il y a l'autoroute Bonaventure, on est à proximité du Vieux-Port de Montréal, on est traversé par les lignes du Canadien National. Donc ça crée – évidemment c'est important de conserver des
1390 infrastructures de transport sur ce site-là, mais ça vient aussi occasionner des nuisances importantes pour les gens qui habitent dans notre quartier. Et en ce moment, il y a beaucoup de grands, des vastes chantiers de réfection et/ou même de construction. Dans l'arrondissement le Sud-Ouest, on parle de l'autoroute Bonaventure phase 1 et bientôt, on espère, il y aura la phase 2. Le pont Champlain, il y a la construction d'un nouveau pont, un peu plus loin, il y a l'échangeur Turcot. Et on rajoute à ça des nouvelles infrastructures en transport collectif qui vont traverser le quartier Pointe-Saint-Charles parce qu'on se situe entre la Rive-Sud et le centre-ville et donc il y a besoin d'améliorer le transport collectif.

1395 Donc pour nous c'est essentiel qu'il y ait une vision d'ensemble de toutes ces infrastructures, de leur rénovation, de l'implantation des nouvelles infrastructures. Le sentiment qu'on a, si on se situe à l'échelle d'un citoyen de Pointe-Saint-Charles, c'est qu'on est consulté à la pièce. On est consulté sur : Ah! On rénove le pont Champlain. Est-ce que la sortie pour le mode de transport, vous la voulez à gauche ou à droite ? Il y a un REM. Est-ce que vous voulez une station là ou une station là ? Mais ce n'est jamais inclus dans une vision concertée de
1400 l'ensemble des instances fédérale, provinciale, municipale, etc., de l'avenir de toutes ces infrastructures de transport.

1405 Évidemment, et là encore on chausse nos lorgnettes locales et un peu moins métropolitaines, mais il faut que la rénovation de ces infrastructures ou toute nouvelle implantation vienne corriger des erreurs importantes et vienne améliorer – mettons éliminer des nuisances qui sont importantes dans notre quartier.

1410 On pourrait en profiter, par exemple, pour revoir la hiérarchisation du réseau artériel de toutes les voies de camionnage, on pourrait en profiter surtout pour faire en sorte que pour atteindre les ponts Victoria et Champlain, on ne soit pas obligé de passer à l'intérieur de notre quartier, donc Bridge/Wellington, etc. Il y aurait certainement moyen de reconnecter autrement les autoroutes sans faire du transit dans un quartier habité. Voilà. Évidemment, ne pas ajouter

des fractures supplémentaires à celles qui existent déjà entre Pointe-Saint-Charles et son fleuve. Natacha va en parler dans quelques minutes.

1415

Je vais quand même prendre une seconde pour dire que là on parle de notre lorgnette de Pointe-Saint-Charles mais à l'échelle plus macro évidemment, on encourage tous les organismes qui vont venir nombreux vous dire qu'il faut réduire la place de l'automobile en ville.

1420

Je ne vais pas m'étendre sur le Réseau électrique métropolitain, il y a une consultation actuellement. Je voudrais juste quand même signaler que bien sûr on appuie de façon générale tous les projets qui vont augmenter le transport en commun. Cela dit, il n'y a rien qui nous prouve actuellement que le REM, c'est le meilleur choix. On a été consulté sur ce mode de transport et non pas sur l'ensemble des modes de transport qui auraient pu résoudre peut-être de façon plus

1425

efficace les enjeux de mobilité. Donc voilà. Puis on est aussi très inquiet comme beaucoup d'autres sur le fait que ce soit la Caisse de dépôt et placement Infra qui travaille à la planification de cette instance de transport.

1430

Donc on appelle la Ville de Montréal à la prudence quand même parce qu'on sentait dans la Stratégie un élan vraiment très, très fort en faveur du REM et il nous semble qu'il y a manqué d'analyse sur d'autres modes de transport, trolleybus, tramway, etc., etc.

1435

Par ailleurs, pour nous, du point de vue de Pointe-Saint-Charles, le REM peut être intéressant, pourrait être intéressant pour desservir des zones d'emploi qui sont très enclavées. Mais, par contre, pour la desserte locale, il y a forcément des meilleures façons d'améliorer notre desserte. Natacha peut-être là-dessus ?

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

1440

Justement, alors Pointe-Saint-Charles a besoin d'améliorer sa desserte en transport en commun vers le centre-ville, notamment en autobus. Nos autobus sont coincés tout le temps, d'où la demande de faire en sorte que la circulation qui va sur la Rive-Sud ne passe plus par notre quartier.

1445 Alors les résidents ont besoin aussi, même s'ils ont un faible revenu, de pouvoir se déplacer. C'est le droit à la mobilité. Alors on demande qu'il y ait l'amélioration des lignes actuelles de la STM ainsi qu'une meilleure coordination des horaires d'autobus, l'implantation d'un couloir d'autobus entre Pointe-Saint-Charles et le centre-ville, l'instauration d'une tarification sociale pour le transport en commun et l'abordabilité du transport en commun comme éléments déterminants pour l'harmonisation à venir des tarifs dans la région métropolitaine. On a toujours
1450 le REM en arrière parce que lui, il va faire à notre avis grimper les prix.

On aimerait avoir des accès cyclables vers le centre-ville, l'axe Wellington. Il y a d'importants obstacles : le viaduc CN, le pont Wellington manque de voies cyclables sécurisées, camionnage et gros transit automobile. Il y a eu plusieurs accidents ces dernières années, donc
1455 on aimerait qu'on implante une piste cyclable de la rue Wellington vers le centre-ville afin d'assurer la sécurité des cyclistes et favoriser le transport actif et la connectivité cycliste entre Pointe-Saint-Charles et le centre-ville.

On voudrait aussi des pistes cyclables le long des berges et des connexions du parc linéaire. Il y a une rupture de la Route verte et bleue entre Verdun et l'est du pont Victoria, en dessous de l'autoroute Bonaventure, il serait possible de connecter Gaétan-Laberge à Verdun et la rue Marc-Cantin à Pointe-Saint-Charles et de poursuivre le lien cyclable sur ce nouvel axe. Il s'agit d'une intervention qui serait réalisable dans un avenir rapproché et qui permettrait de tenter un premier rapprochement public vers les berges du fleuve Saint-Laurent.
1460

1465 Pour sa part, grâce à la présence combinée de la piste cyclable du canal de Lachine et de la Route verte qui longe le tracé de l'autoroute Bonaventure pour bifurquer ensuite vers la Cité du Havre, le secteur Bridge/Wellington offre une desserte cyclable intéressante. Toutefois de telles infrastructures sont pratiquement inexistantes dans le secteur du Parc des entreprises de
1470 Pointe-Saint-Charles.

Alors on demande d'assurer l'accès favorisant la mobilité douce et empêcher le trafic de transit et de camionnage dans le sud du quartier, de conserver une bande riveraine d'au moins deux mètres le long du fleuve Saint-Laurent dans le secteur de Pointe-Saint-Charles entre

1475 Verdun et l'est du pont Victoria pour assurer la connexion linéaire et le passage de la piste
cyclable sur celui-ci. Assurer des accès non véhiculaires au parc linéaire à partir du quartier
habité à Pointe-Saint-Charles, donc du parc Marguerite-Bourgeoys. Parce que c'est certain qu'il
va y avoir des descentes vers le fleuve mais ça va être de Montréal vers le fleuve. Et nous on
voudrait à Pointe-Saint-Charles pouvoir ne pas être obligé de faire un détour pour aller au bord
1480 du fleuve. On voudrait avoir un accès direct. C'est notre prochain...

Moi, je fais partie du Comité de bon voisinage avec le pont Champlain et j'ai froid dans le
dos parce qu'ils sont en train de construire Gaétan-Laberge, il y a le REM qui va passer
possiblement en souterrain, il y a déjà quelques accès d'autoroute. Il y avait un très beau terrain
1485 plein d'arbres et tout ça, on a mis la dérivation du pont Champlain en plein sur ce terrain-là et
nous, on veut descendre par là. Alors on dit tout le temps : « Écoutez, il faut l'accès là, à cet
endroit-là. » Mais on a l'impression qu'on ne nous écoute pas fort. Voilà.

Mme KARINE TRIOLLET :

1490 Oui, puis encore une fois, un manque de planification parce qu'on travaille sur la
réfection du pont Champlain mais en même temps, on ne prend pas en considération la phase 2
de l'autoroute Bonaventure qui est dans les cartons de la Ville de Montréal, on le sait, donc on
aurait aimé pouvoir réfléchir ces deux grosses modifications ensemble.

1495 Un dernier petit mot pour dire que dans notre mémoire, on parle beaucoup de la question
de l'emploi parce que ce qu'on constate, c'est que la spéculation immobilière et le type de
développement qui est axé sur la *condoïsation*, ça tend à faire disparaître les zones qui sont
consacrées à l'emploi. Il nous semble que si on veut des quartiers complets, il faut absolument
1500 qu'il y ait une stratégie et une réflexion de la Ville de Montréal pour protéger les zones d'emploi et
assurer cette mixité. Parce qu'évidemment, l'emploi, c'est souvent bien moins rentable en termes
de taxes que les condos.

1505 Donc vu l'emplacement stratégique de Bridge/Wellington mais aussi de ce qu'il reste de
la zone industrielle le long du canal de Lachine, il nous semble qu'il faut qu'il y ait des mesures

vraiment concrètes qui soient prises pour protéger ces zones et empêcher leur érosion. Que ce ne soit pas des lieux qui soient des occasions de spéculation immobilière mais, au contraire, que ça devienne des milieux viables pour les entreprises avec évidemment une réflexion sur la cohabitation avec les zones habitées. Voilà.

1510

Donc un dernier petit mot pour dire que quand on parle emploi, on parle aussi du soutien au développement, à l'économie sociale, mais plus largement en tout cas à tous les projets et toutes les initiatives communautaires et citoyennes qui fourmillent dans nos quartiers – à Pointe-Saint-Charles, il y en a beaucoup – et plein de défis pour ces organisations-là, des accès à des locaux, des fonds d'infrastructures notamment, des fonds de démarrage. Donc on invite vraiment la Ville de Montréal, surtout après les coupures qu'ils ont eues récemment dans les CLD et autres, à réfléchir comment davantage soutenir toutes ces entreprises sociales et communautaires. Je vous remercie.

1515

1520

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Quelques questions d'ordre général. Vous parlez de stratégie musclée et d'intervention de la Ville pour de l'habitation, pour de la réserve de terrains, pour aider les coopératives, pour l'utilisation – à la page 9 – des terrains, pour des projets publics et communautaires, mais d'une même voix dans le même document, on dit à la Ville de prendre des mesures concrètes pour protéger les usages liés à l'emploi et empêcher que ça devienne un usage résidentiel. Pour nous, notre analyse, est-ce que vous pourriez nous éclairer un petit peu plus là-dessus puisque c'est un peu les deux versions.

1525

1530

Mme KARINE TRIOLLET :

Alors ce n'est pas forcément les deux versions parce que les territoires ne sont pas uniformes. Donc il faut une planification en amont pour décider où on veut conserver des zones d'emploi et être attentifs que si on veut conserver des zones d'emploi, bien il faut faire attention parce que la mixité peut, petit à petit, gruger cette mixité et arriver à la fin des zones d'emploi.

1535

Donc dans certaines zones, il faut que le zonage soit très comme un zonage d'employabilité, que la volonté politique soit affirmée. Dans d'autres secteurs, c'est tout à fait possible d'envisager que les terrains publics soient consacrés pour des projets d'habitation collective ou autre projet collectif d'ailleurs en dehors de l'habitation.

1540

Donc dans certains ensembles qui sont à reconverter – et je ne parle pas juste de Pointe-Saint-Charles – il y en a beaucoup, ils sont nommés dans la Stratégie, il y en a beaucoup des ensembles institutionnels qui sont amenés à changer de vocation, il y en a certains qui devraient effectivement être consacrés à de l'habitation. Et quand nous on dit « à de l'habitation », on parle de projets à but non lucratif et non pas de projets – de céder ces terrains-là à des promoteurs immobiliers qui feraient de l'inclusion de 15 % ou de 20 % d'habitation collective. Ce qu'on dit en même temps, c'est qu'il faut être attentif à protéger certaines zones et que parfois la cohabitation n'est pas possible.

1545

1550

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez dans ces zones-là beaucoup de projets de coopératives qui sont en recherche de terrain où il y a vraiment un problème ? Je suis toujours à la page 9 : « Pour réserver du terrain ». Que la Ville réserve du terrain à des coopératives.

1555

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

Ce qu'on voit à Pointe-Saint-Charles, c'est que depuis le début des années 2000, il n'y en a plus des terrains publics qui sont consacrés à du logement communautaire. Il y avait une vraie stratégie de la Ville avant, qui avait des terrains, qu'elle pouvait avec des ententes avec le groupe de ressources techniques et avec le groupe logement. Dans nos quartiers du Sud-Ouest, c'est arrivé pratiquement à sa fin.

1560

1565

Maintenant, tous les logements se développent par le biais de l'inclusion qui a aussi cet effet pervers que pour 15 % de logement social, bien il y a 85 % de logement privé. Et qui n'est pas du tout une stratégie non plus qui amène... Enfin, c'est une stratégie aussi qui amène encore

1570 une fois la spéculation sur les terrains immobiliers. Donc c'est une demande de tous les groupes
logements et de toutes les tables de quartier du Sud-Ouest mais plus largement du FRAPPRU et
des tables de quartier de la Ville de Montréal de procéder donc à des réserves foncières pour
pouvoir accommoder des projets d'habitation collective.

LA PRÉSIDENTE :

1575 Je voudrais juste savoir si vous connaissez des projets à l'heure actuelle qui sont en
développement et puis qu'il n'y a pas de terrain.

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

1580 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, il y en a ?

1585 **Mme NATACHA ALEXANDROFF :**

Bien il y en a partout.

LA PRÉSIDENTE :

1590 Dans votre coin. Je ne veux pas m'avancer mais dans les mesures concrètes pour
protéger les zones d'emploi, vous parlez de zonage, vous avez d'autres exemples, d'autres idées
pour des mesures concrètes ? C'est pour nous aider, nous donner des pistes.

1595 **Mme NATACHA ALEXANDROFF :**

Renouveler le bail de ceux qui sont là.

Mme KARINE TRIOLLET :

1600 Tu penses aux Forges de Montréal, toi.

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

1605 Excusez-moi. C'est parce que dans le secteur Bridge, toutes les industries qui ont des
1610 baux, leurs baux sont proches d'être terminés. Dès que c'est terminé, c'est fini, il faut qu'ils s'en
aillent. Alors ça veut dire que les industries vont s'éteindre les unes après les autres. Alors nous
on ne comprend pas pourquoi on va faire déménager encore des industries qui sont à Pointe-
Saint-Charles et qui fonctionnent bien. Au contraire, on devrait les laisser continuer puis
ouvrir les terrains qui sont vides et qui sont en attente de condos à d'autres. Parce que ce n'est
pas évident d'avoir des condos là non plus.

LA PRÉSIDENTE :

1615 Donc c'est ça, il y en a beaucoup qui ont des baux à l'heure actuelle qui se terminent puis
ils sont obligés de partir ?

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

1620 Il y en a quelques-uns.

LA PRÉSIDENTE :

Oui ?

1625 **Mme NATACHA ALEXANDROFF :**

Il y en a où c'est plus compliqué parce que c'est avec tout le remembrement de la
Société immobilière du Canada, alors on est ailleurs. Quand vous nous posez la question à

1630 savoir qu'est-ce que peut faire la Ville, c'est sûr que la protection du zonage, c'est le numéro 1 et que les intentions politiques soient très claires parce que des fois, les protections de zonage, bien c'est un geste qui est permis à court terme de geler et d'éviter la spéculation ou autre. Mais si on sait que l'intention, c'est d'aller vers du résidentiel, ça ne protège pas plus l'emploi.

1635 Je dirais qu'une deuxième chose à laquelle il faut réfléchir, on n'est pas, nous, une table de quartier, les acteurs les mieux placés pour le faire, mais il faut absolument rassembler toutes les forces vives de la municipalité, des tables de quartier, des chercheurs, des universités, etc. pour identifier les conditions propices pour le maintien de l'emploi et pas juste dire : « On maintient le zonage puis advienne que pourra. »

1640 Il y a des réflexions à faire pour développer des zones d'emploi à proximité ou au cœur du centre-ville, mais encore faut-il pour ça qu'il y ait une vraie stratégie, une vraie réflexion sur quels sont les emplois qui seraient pertinents actuellement, on en est où dans le manufacturier, on en est où dans les activités de transit, etc. Puis jusqu'à présent, bon il y a des CEDEC qui jouaient ce rôle-là, Développement économique Canada, on ne sait pas trop où est-ce qu'il va
1645 atterrir ce projet-là, mais je pense qu'il faut que la Ville soutienne à travers ses arrondissements mais aussi à travers les instituts de recherche et autres une vraie réflexion de c'est quoi les grappes d'emploi dont on a besoin actuellement au centre-ville.

LA PRÉSIDENTE :

1650 Je vous remercie beaucoup. - Tu as des questions ?

M. JEAN CAOQUETTE, commissaire :

1655 La rue Saint-Patrick, enfin on n'appellera pas ça une artère commerciale de votre secteur, on va appeler ça une rue de desserte de transport finalement, il y a le Nordelec qu'on peut voir, même de sa transformation récente, un exemple de mixité entre copropriété et atelier d'artistes, *light manufacturing*, enfin de l'emploi, quoi. C'est un exemple ça... Selon vous, est-ce que vous le qualifieriez comme ça ?

1660 **Mme KARINE TRIOLLET :**

1665 Non, on ne le qualifierait pas comme un exemple mais quand même, il y a eu une réelle volonté de conserver de l'emploi à l'intérieur de ces étages-là mais tout de même une ouverture à aller vers une résidentialisation des étages supérieurs. Ce qu'on a pu voir, nous, au cours des années, c'est que les emplois, les entreprises le plus manufacturières ou celles qui ont besoin de plus d'espace avec le moins de volume d'emploi, bien elles ont quitté. Elles ont quitté, elles sont parties ailleurs. Des imprimeurs, par exemple, ou autres, on a plusieurs exemples d'entreprises qui n'ont pas pu rester parce que les loyers ont augmenté.

1670 Là où pour nous ce n'est pas un exemple, c'est surtout sur le rez-de-chaussée parce que ce qui a été autorisé là, c'est un mail commercial et un mail commercial à l'intérieur d'un grand ensemble alors que parallèlement on a de la difficulté à revitaliser notre artère commerciale qui est à deux pas, il nous semble que c'est des stratégies qui ne sont pas, qui ne sont vraiment pas gagnantes et que la complémentarité entre ce qui est permis à l'intérieur des grands ensembles
1675 versus ce qui devrait se retrouver sur une artère commerciale, ça n'a pas été suffisamment réfléchi.

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

1680 La stratégie au Nordelec, c'est que finalement tous les emplois s'en aillent et puis quand même tranquillement ça commence par les condos en haut, puis moi je sais que ça va descendre. Ils construisent en arrière des condos, il va y avoir un autre huit étages à côté qui va finir par être construit en condos aussi. Et puis ce n'est pas assez gros pour rajouter du 15 % avec ça. Ça fait qu'on est perdant dans le quartier.

1685

Mme KARINE TRIOLLET :

1690 Mais peut-être aussi parce que le Nordelec, il est inclus juste à côté du triangle Wellington et là, on voit dans ce triangle-là quand même une diversité d'usages industriels qui est intéressante où il y a vraiment une vitalité et il nous semble que ce genre d'entreprise, c'est

vraiment compatible avec le milieu de vie qui est juste à côté, contrairement par exemple à des entreprises comme *Transport Raymond*, il faut bien qu'elle soit quelque part mais on aurait préféré qu'ils soient de l'autre côté de la *track* plutôt que dans le quartier habité avec énormément de nuisances et de camionnage.

1695

M. JEAN CAOQUETTE, commissaire :

Parlant d'industries, il y a un secteur, mettons Bridge, Mill et Wellington où c'est des entreprises assez lourdes et qui sont en général propriétaires de leur terrain. Et là, on va énumérer bien évidemment les paragonnementales comme *Loto Québec*, comme SAQ, les minoteries, *Costco*... Les minoteries ne sont pas propriétaires, vous êtes sûre?

1700

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

1705

Celle qui est tout à côté du...

M. JEAN CAOQUETTE, commissaire :

L'ADM.

1710

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

Celle qui est le plus proche du chemin de fer, elle n'est pas propriétaire.

1715

M. JEAN CAOQUETTE, commissaire :

O.K. Les autres, je pense mettons aux... Qui sont installées, le distributeur de plomberie *Wolseley*, eux sont locataires finalement mais enfin, c'est que c'est un secteur industriel assez lourd et j'ai l'impression que – oui, il y a des terrains vacants à côté mais je veux dire, j'ai le feeling que la vocation industrielle s'impose un peu d'elle-même considérant la densité et le type

1720

d'occupation, le volume fort de camionnage qu'il y a déjà sur place. Ça vous laisse quand même des craintes malgré ça ?

Mme KARINE TRIOLLET :

1725

Bien écoutez, on a tous et toutes entendu les propositions qui sont sorties notamment – puis encore une fois le 25 septembre, je pense, on a requestionné lors des présentations publiques pour le lancement des consultations, on parle de – je n'ai pas le terme exact – mais de changement de vocation je pense en tout cas pour ce secteur-là ou de requalification. Il y a eu des annonces publiques fortes de la Ville de Montréal en 2013 en faveur du maintien de l'emploi dans ce secteur-là effectivement. Depuis, on a vu des projets comme le Quartier Bonaventure, on mettait 7 000 logements dans ce secteur-là. Donc oui, ça nous inquiète en fait.

1730

On aimerait bien entendre la Ville de Montréal réaffirmer fortement qu'elle tient à la consolidation de l'emploi dans cette zone-là. Ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas des réflexions à faire sur certaines mixités d'usage évidemment. Il y a tous les terrains de la SIC où il faut réfléchir mais tout comme vous, effectivement, la proximité des voies ferrées, la proximité du Vieux-Port nous font dire qu'il y a besoin de conserver et de consolider une zone d'emploi.

1735

Cela dit, la SIC qui est propriétaire d'une partie importante des terrains dans ce secteur-là, juste de l'autre côté du canal de Lachine, s'est départie de ces terrains-là et ça a été, en tout cas à très forte majorité, du développement résidentiel. Donc quelle va être la stratégie de la SIC? Il n'y a pas beaucoup de discussion en ce moment entre la Ville de Montréal et la SIC. Nous, on aimerait qu'il y en ait, on aimerait que la Ville de Montréal puisse exercer un vrai leadership dans la planification de tout le secteur du Havre et d'amener les autres instances à réfléchir avec elle.

1740

1745

M. JEAN CAOQUETTE, commissaire :

1750

Merci.

M. HABIB EL-HAGE, commissaire :

1755 Merci beaucoup. Moi, j'aimerais avoir une précision de votre part. Vous avez dit au début qu'il y a une partie de Pointe-Saint-Charles qui n'est pas incluse dans la Stratégie centre-ville mais que vous aimeriez qu'il y ait une réflexion là-dessus mais qu'elle ne soit pas incluse dans le centre-ville. Pouvez-vous préciser, s'il vous plaît ?

Mme KARINE TRIOLLET :

1760 En fait, ce qu'on voudrait éviter, c'est que tout le large territoire qui est dans la Stratégie centre-ville – et ce n'est pas juste pour Pointe-Saint-Charles, il y a un petit bout de la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles mais on va jusqu'à la montagne. En tout cas, vous connaissez ça mieux que moi, le territoire est très, très vaste – on voudrait éviter que dorénavant ce soit pour la Ville de Montréal le centre-ville. Donc ce qu'on propose, c'est qu'il y ait plus une délimitation du centre-ville...

1765

M. HABIB EL-HAGE, commissaire :

1770 L'hypercentre ou...

Mme KARINE TRIOLLET :

1775 Oui, c'est ça. Et qu'ensuite, il y ait une deuxième zone qui soit la zone de rayonnement ou la zone – peu importe les termes, il y a du monde qui serait mieux apte que nous à les choisir – mais que tous les quartiers adjacents ou les zones dont l'avenir est important pour le déploiement du centre-ville, ce soit dénommé comme une zone adjacente et non pas comme le centre-ville. Dans cette zone adjacente pour Pointe-Saint-Charles, il nous semble qu'elle est mal définie. C'est-à-dire il y a juste Bridge, Wellington et le triangle Wellington, si vous regardez sur la carte, mais tout le Parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles n'est pas inclus. On considère qu'il devrait y être.

1780

M. HABIB EL-HAGE, commissaire :

1785 O.K.

Mme KARINE TRIOLLET :

1790 Parce qu'on ne voit pas comment on peut réfléchir l'avenir de façon vision globale mettons, l'avenir de tout ce secteur-là, si on prend juste avec Bridge, Wellington et qu'on n'inclut pas le Parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles. En termes d'accès au fleuve, en termes de consolidation de l'emploi, en termes de lien avec le quartier habité, de transit automobile, en tout cas. Accès au fleuve évidemment.

1795 **M. HABIB EL-HAGE, commissaire :**

C'est bon.

LA PRÉSIDENTE :

1800 Merci beaucoup pour votre participation. Alors maintenant nous allons entendre monsieur Félix Gravel du Conseil régional de l'environnement. Bonjour!

M. FÉLIX GRAVEL :

1805 Bonjour! Alors désolé du retard de l'envoi de notre mémoire, on court dans les consultations parce qu'on croit beaucoup à l'avis démocratique et notamment l'avis qui permet d'avoir l'Office de consultation publique de Montréal.

1810 Pour nous, les questions essentielles d'une Stratégie centre-ville sont celles de la mobilité. Le Conseil régional de l'environnement de Montréal est un organisme indépendant qui fait de la concertation sur les sujets de développement durable. Donc ce qu'on vous présente,

c'est aussi le fruit d'un dialogue et de travaux avec beaucoup de groupes à Montréal qui sont membres du CRE Montréal.

1815

On vous présente treize recommandations. On va essayer aussi à la fin d'avoir un tout petit bilan qui permettra aussi de discuter sur la vue d'ensemble à avoir.

1820

Donc je rentre tout de suite, c'est un peu ardu, excusez-nous, dans l'idée de réduire le nombre d'automobiles au centre-ville, qui est la recommandation numéro 1 du CRE Montréal. C'est fondamental pour nous parce que c'est à la fois le principal problème mais c'est à la fois la principale solution.

1825

Principal problème : congestion, pollution, accidentologie, dévitalisation des artères. Puis solution, parce que si on agit sur la place de l'automobile, on peut encourager la mobilité durable et donc la santé, on peut enlever la congestion et la pollution au centre-ville. Donc il y a vraiment quelque chose là.

1830

Établir des cibles ambitieuses de diminution de la circulation automobile devrait faire partie de cette démarche de Stratégie centre-ville. D'ailleurs, de nombreuses villes l'ont fait. On peut penser au *Boston freezes* qui dit : « On n'ajoute plus une place de stationnement. » On peut penser à Berlin qui empêche de rentrer au centre-ville si on a un véhicule polluant ou à Londres qui a décidé de tarifier l'accès au centre-ville justement pour permettre à ce centre-ville qui est sûrement un des plus dynamique au monde de continuer à rester dynamique.

1835

Faire en sorte que le centre-ville devienne une zone à faibles émissions, par exemple, est quelque chose que pourrait porter la Stratégie et, à ce moment-là, avoir des cibles de réduction de carbone et zéro particules fines aussi qui pourraient faire partie de ça.

1840

Les ratios minimums de stationnement – je suis au point 3, excusez-moi – pourraient être abolis pour tout le centre-ville. En fait, Ville-Marie pour l'instant c'est 500 mètres autour des stations de métro. On pense qu'on peut en capter plus largement, puis d'ailleurs, il n'y a pas juste les stations de métro, on peut élargir. Vous savez, on travaille avec beaucoup de promoteurs

1845 d'ailleurs en ce moment sur la consultation sur le bâtiment durable qui est une consultation d'agglomération et les groupes sociaux et les promoteurs nous disent que le principal coût, c'est celui d'avoir un minimum de stationnement comme ça alors que ça rend les gens dépendants à l'automobile après.

1850 Augmenter la tarification des stationnements municipaux et opter pour la tarification modulée selon la demande. Ça fait déjà partie de la Politique de stationnement montréalaise mais on insiste là-dessus parce qu'on pense qu'il faut aller de l'avant là-dedans.

1855 Renforcer la substitution de l'auto solo vers le transport collectif le plus en amont possible du réseau de transport collectif. Ça, c'est pour la réflexion sur le stationnement incitatif. Pour nous, il ne devrait pas y avoir de stationnement incitatif dans la zone mais bien en amont. Puis nous, lorsqu'on pense de « en amont » à ce moment-là, ça souligne que c'est non seulement une Stratégie centre-ville mais l'enjeu est vraiment métropolitain. Actuellement, on collabore avec le ministère des Transports là-dessus, il n'y a pas d'arrimage métropolitain de la réflexion sur le stationnement, ni même sur la circulation automobile parce qu'il n'y a pas de tarification kilométrique, ni de péage. Donc en fait, actuellement, l'automobile est laissée un petit peu libre cours à des réactions locales au lieu d'avoir une planification métropolitaine. Et le ministère réfléchit, on pense qu'il y a une belle dynamique en ce moment à saisir sur la planification métropolitaine du stationnement.

1865 Décourager fortement la circulation automobile de transit sur les artères commerciales prioritaires, c'est évident.

1870 Encourager la mise en place par les employeurs du centre-ville une indemnité kilométrique pour le transport actif. Ça se fait, ça pourrait se faire plus. À San Francisco, on oblige les promoteurs, lorsqu'il y a une unité de condo qui est mise sur le marché la première année, d'offrir un an de passe gratuite pour habituer les gens à une mobilité alternative. C'est un des exemples, il y a beaucoup de solutions.

1875 Empêcher le transit automobile sur la rue Sainte-Catherine en privilégiant la mobilité durable. En fait, la rue qui est prévue pour être construite entre 2018 et 2022 est dite modulable. Nous, on pense qu'il faut tester dès maintenant la piétonisation. D'ailleurs, c'est la volonté affichée quand même dans ce sens-là mais on l'appuie aussi, on veut qu'elle se mette en place le plus rapidement possible.

1880 Sur les artères commerciales – c'est la recommandation 2 – on demande de diminuer le stationnement pour valoriser l'espace public. On pense que la chronique qu'on a des artères commerciales en déclin est aussi due au fait qu'on ne sait pas réinventer l'espace public. Quand on refait les artères, souvent on les refait à l'identique. Une belle manière de revamper ses artères, c'est d'accueillir les usagers de la mobilité alternative. Sainte-Catherine, par exemple, est
1885 une autoroute piétonne, donc on peut vraiment miser là-dessus. Et on envoie le message aussi aux gens qu'on encourage les meilleures formes de mobilité, ce qui n'est pas tout à fait le cas quand on voit certaines rues où on est plus l'utilisateur secondaire alors qu'on est le plus vulnérable. Ça pourrait être l'inverse.

1890 La recommandation 3 : limiter et optimiser les stationnements. En fait, là c'est pour le nombre de constructions, limiter le nombre de constructions, puis mieux utiliser celles qu'on a maintenant. Donc encourager le partage des places actuelles. Ça fait partie de la Politique mais il n'y a pas de manière de le faire. C'est-à-dire qu'on dit aux gens de partager leur place mais il n'y a pas d'organisme qui facilite leur mise en partage, ni de... Il y a des applications privées. On
1895 pense que la Ville a un rôle à jouer pour faciliter ce partage, la mutualisation, avoir un accompagnement.

1900 Viser l'élimination totale des stationnements de surface. En fait, c'est les stationnements au ras du sol, qui sont non étagés dont on parle évidemment, pas les étagés, ni souterrains. Concernant les stationnements en surface, bien là aussi on pense qu'on peut limiter leur impact, c'est-à-dire que lorsqu'on les construit – en fait, vous avez un exemple en face – ça va être huit étages de stationnement en face. Ça, ça limite l'impact écologique, on va dire, des stationnements lorsqu'ils sont construits.

1905 En accompagnement, des verdissements des stationnements. C'est quelque chose que dès qu'on fait un stationnement, il devrait y avoir des arbres, puis on en rencontre trop souvent qui n'ont pas d'arbres.

1910 Récupérer et convertir les espaces de stationnement, ça se fait déjà. Montréal est la capitale du placotair, c'est-à-dire du parklet, ces terrasses publiques en lieu et place du stationnement. Ça aussi ça envoie un très beau message que l'espace urbain a une valeur et qu'on peut en faire un usage beaucoup mieux qu'entreposer des automobiles. Et puis là encore, installer du covoiturage, des véhicules électriques et des supports à vélo sur les places de stationnement.

1915

LA PRÉSIDENTE :

Je veux juste vous dire, si vous avez treize recommandations, vous allez peut-être dépasser le temps.

1920

M. FÉLIX GRAVEL :

D'accord. Alors à ce moment-là, je vais passer plus vite, je vais faire des points généraux puis je vais laisser le détail des recommandations.

1925

Sur les transports collectifs, c'est les axes congestionnés de la Stratégie qu'il faut cibler. Installer un tramway sur les trois axes les plus congestionnés tel que dans le Plan de transport, c'est vraiment la priorité. Et puis on peut miser là-dessus parce que ça peut réduire l'accidentologie, améliorer la dynamique. Ça fait qu'il y a vraiment beaucoup de choses à faire en transport collectif.

1930

L'usage des modes en transport motorisé plus durable. Donc là, on parle d'autopartage, des VLS. Ça devrait être permis, selon nous, au centre-ville depuis longtemps. Là, on parle d'une stratégie actuelle. Il y a débat sur l'interprétation du règlement actuel sur les VLS. On ne veut pas rentrer dans cette opposition parce que pour nous, on n'oppose pas l'électrification et les VLS.

1935

1940

Les deux sont faisables. Et ce qu'on dit surtout, c'est que les VLS doivent être priorisés et on ne doit pas les limiter, on devrait même les encourager. Il pourrait y avoir – la Ville pourrait même soutenir les organismes ou leur donner accès au stationnement moins cher qu'ils le font actuellement car le tarif demandé aux véhicules en libre-service est quand même celui du tarif normal une place. On pourrait les inciter.

1945

Assurer l'intégration du REM. Donc là, on a déposé un mémoire là-dessus. Ce n'est pas l'objet de la consultation et ce n'est pas non plus le pouvoir de la Ville de dire où le REM va passer. Mais, par contre, on demande à ce que la Ville porte haut et fort ses demandes pour que le REM soit bonifié.

1950

Offrir plus de place au transport actif. On en a déjà parlé mais il y a l'approche de rue complète qui est très intéressante. Je passe assez vite, il y a des enjeux plus précis de certaines rues au niveau stationnement vélo. S'il y avait un indicateur facile à avoir, on dit qu'on ajoute X nombre de places au centre-ville, on essaie d'avoir un pourcentage de desserte en supports à vélo par secteur et notamment par accès au transport collectif. Ça, c'est un objectif chiffré qu'on peut dire : O.K., on va ajouter 5 000 supports à vélo puis là, on envoie un super beau message, puis c'est facile, ça ne coûte pas vraiment cher.

1955

Au niveau des liens cyclables, les trois principaux qui sont – on le répète de manière classique – on participe aux comités vélo pour le dire puis on ne le voit pas arriver dans la planification, ni même à moyen terme. Le lien de la Commune reliant le Vieux-Port, c'est un axe manquant qui a été supprimé il y a 25 ans, c'est dommage de ne pas l'avoir, même pour les festivités. Le lien du sud vers le nord dans l'axe Saint-Laurent/Clark nous paraît fondamental. On documente, c'est à la fois très dangereux mais un axe très utilisé, Saint-Laurent. Donc vraiment d'agir là-dessus puis de continuer avec Bixi notamment.

1960

1965

Sécuriser le transport actif. Montréal a annoncé qu'elle s'engageait dans la démarche Vision zéro accident. Nous avons applaudi, nous tendons la main pour la suite et en fait ça va prendre là aussi des indicateurs très précis. Les villes où ça a réussi, c'est né en Suède, c'est rendu en Amérique du Nord, beaucoup à San Francisco notamment. C'est des villes aussi qui

ont pénalisé de manière plus grande les infractions. Or, on a peur d'envoyer le message politique qu'on va encore chercher des tickets. Ça, il va falloir faire ça. Et aussi les aménagements urbains sont vraiment fondamentaux là-dedans.

1970

Je passerais assez vite pour le reste mais en gros, la Vision zéro a été annoncée, elle devrait faire partie de ce document de manière plus prononcée et avec des indicateurs peut-être plus serrés de cette vision qui est très intéressante.

1975

Animer les terrains et les espaces vacants. En fait, ça, ça fait partie un peu de notre expérience de Montréal. C'est magnifique mais on peut faire 100 mètres, puis on arrive, il y a comme un cratère. Puis c'est vrai pour le Quartier des festivals où on a mis beaucoup d'investissement public pour améliorer l'espace public, puis on a cet espace qui devait être une place publique, l'îlot Clark qui devait être prévu aux alentours de 2012, donc on est en 2016, il ne

1980

se fera pas avant 2017-2018, on a quand même exproprié des terrains comme ça pour en faire des cratères abandonnés pendant plus de cinq ans.

1985

Alors là, on dit ça, ça nuit pas mal à la dynamique commerciale, sociale et environnementale dans le centre-ville d'abandonner des terrains aussi stratégiques. On ne devrait plus voir ça. Il devrait y avoir un mécanisme qui dit : « Plus jamais d'îlot Clark. » C'est-à-dire, si on a un terrain qui est fait pour une place publique puis que ça ne se fait pas à temps, bien au moins on l'anime pendant ce temps-là pour pas que ça nuise à l'ensemble. Donc il y a des choses qui se font à Montréal, partout, Village éphémère, on peut s'inspirer, le Square Émilie-Gamelin, puis d'autoriser l'agriculture urbaine notamment sur ces terrains.

1990

Est-ce qu'il me reste peut-être trois minutes, cinq minutes? Oui.

1995

Au niveau du verdissement, on pense qu'il y a une stratégie du verdissement spécifique au centre-ville à avoir. Le CRE Montréal a beaucoup martelé l'enjeu des îlots de chaleur urbains qui maintenant est repris partout au Canada et par beaucoup de chercheurs. On porte aussi le plus gros projet de lutte aux îlots de chaleur urbains dans l'Est de Montréal et ce qu'on se rend compte, c'est que le centre-ville, c'est la clé, c'est là où on a le plus de densité et où l'enjeu du

2000

verdissement est le plus difficile parce qu'évidemment, il y a peu d'espace et donc les toits et les façades, mais aussi l'ajout de parcs, sont vraiment une clé. On pourrait mobiliser des acteurs là-dessus, il y a le projet des ruelles aussi de Destination centre-ville qui est très intéressant, on pourrait miser sur le verdissement là-dedans.

2005

Les mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains sont insuffisantes présentement. Rosemont, plein d'arrondissements se targuent de dire : « Non, plus aucun toit ne sera pas écologique. » Donc le centre-ville pourrait très bien, avec des grands propriétaires fonciers, dire : « Toutes les toitures vont être écologiques. » Ça se dit bien et il y a beaucoup de mesures pour ça. Donc les matériaux clairs, la plantation, il y a beaucoup de choses là-dedans.

2010

Accès visuel et physique à l'eau. Donc on a les deux plus grandes potentialités géographiques de Montréal qui sont le fleuve et sa montagne. La montagne, comme on vous a dit, il y a une consultation actuellement au niveau provincial. On y participe, c'est un autre dossier, mais il y a beaucoup de choses à faire pour mieux connecter la montagne au centre-ville, mais aussi le fleuve. Et ça, le fleuve, je vous dirais qu'on a fait des audits piétons, on a vu la dynamique sociale tout aux abords du fleuve, il faut vraiment sécuriser et faciliter l'accès au fleuve, c'est un bijou qu'on a là. On travaille d'ailleurs avec le port pour que ça se fasse mais on ne peut pas d'ailleurs faire d'accès au fleuve là où il y a le port, c'est des normes internationales, donc il faut trouver d'autres solutions.

2015

2020

Réaménager Notre-Dame, dans ce sens-là, nous paraît fondamental. Ça traîne, ça traîne, ça traîne, puis une des occasions peut-être à saisir, c'est le SRB Pie IX qui s'arrête présentement à Sherbrooke. Mais dans les plans préliminaires du SRB, il continuait sur Notre-Dame vers le centre-ville. Donc nous, on propose de réétudier ça pour l'efficacité du SRB, puis la connexion d'un secteur plutôt Est au centre-ville.

2025

Améliorer la gestion des eaux de pluie. Donc intégrer dans chaque grand projet d'infrastructure des éléments de gestion durable des eaux pluviales. À New York, par exemple, ils ont eu un objectif chiffré d'ajout de bassins de rétention – ça, c'est ce qu'ils appellent les *bio wells* – et nous-mêmes on pourrait avoir ça lors de constructions privées mais aussi de manière

2030 publique dans un programme d'implantation de ces bassins de biorétention. Il faut savoir que ce n'est pas juste bon pour l'écoulement des eaux de pluie, c'est aussi que ça capte les particules fines en suspension qui sont les pires aussi lorsqu'on est en ville. Donc c'est là aussi l'idée des *water squares*. Obliger la réduction des eaux de pluie des toits des nouvelles constructions et mettre en place des mesures facilitant l'implantation de toits végétalisés.

2035 Donc on arrive à la dernière qui est améliorer l'intégration des deux grands parcs au centre-ville. Donc réviser le Plan directeur du Parc Jean-Drapeau, tenir des consultations publiques. Pourquoi on dit consultations publiques ? C'est parce que nous, on a tendu la main plein de fois pour le 375e, le CRE de Montréal, de participer à la réflexion sur le Parc Jean-Drapeau, le 375e, tout ça. On a été mis de côté complètement, c'est des festivités qu'on veut
2040 faire là. Il y a même des arbres qu'on veut couper pour mettre ailleurs, on ne sait pas vraiment pourquoi. Donc d'au moins associer les parties prenantes, qu'on ait un débat public sur Jean-Drapeau puis que ça ne se fasse pas en catimini.

2045 Déployer et consolider les liens depuis le centre-ville avec le mont Royal en misant sur son accès en transports collectif et actif. On a un des milieux les plus denses en Amérique du Nord puis là, je prends le centre-ville élargi, avec un bijou, ce parc au milieu de la ville. On peut encore améliorer l'accès, l'échangeur Remembrance devrait être complètement revu, selon nous, l'accès... En tout cas, il y a beaucoup de choses juste sur le mont Royal.

2050 Développer des ramifications aussi de la promenade Fleuve-Montagne. En fait, présentement, c'est un parcours continu. On pense qu'est-ce qui pourrait aller aussi s'étendre un petit peu en toile d'araignée, par exemple, vers le Quartier des spectacles mais aussi ailleurs, donc une approche plus large de la promenade urbaine et développer une vision intégrée pour la réhabilitation des grands ensembles institutionnels. Ça fait partie de plusieurs PPU mais on
2055 pense qu'il y a encore des efforts à soutenir ou voire à intensifier.

Voilà, c'est terminé pour nous, mais je vais juste quand même conclure d'un point de vue général, ça nous paraît important. Tout d'abord, il y a ce qu'il n'y a pas dans la Stratégie centre-ville mais parce qu'on ne parle pas de ce secteur mais ça fait partie d'une dynamique, toute la

2060 dynamique métropolitaine. On en a parlé, elle n'est pas vraiment là. Donc que ça soit par la
circulation automobile mais aussi la dynamique commerciale. Les villes qui marchent beaucoup
dans le monde sont des villes qui sont capables de parler à leur banlieue puis leur dire d'arrêter
de dévitaliser le centre-ville. Par exemple, un Quinze40 ne verrait pas le jour dans une grande
2065 métropole dans plusieurs pays parce que le centre-ville voudrait rester compétitif. Donc ça, c'est
ce qu'il n'y a pas.

On pense surtout que la clé de la réussite d'une Stratégie centre-ville, c'est son plan
d'action. C'est-à-dire qu'actuellement, c'est un beau document qui a intégré, qui a fusionné
plusieurs politiques et plans stratégiques qu'il y avait actuellement, qui les met ensemble, mais
2070 ça reste en fait un document de coordination de la planification, sans ajout d'indicateurs
supplémentaires, de cibles supplémentaires ou de moyens supplémentaires.

Parce que je pense qu'on n'est plus rendu aux bons principes, on est souvent devant
vous, les élus ont un discours assez intéressant en ce moment on voit que ça change, les
fonctionnaires aussi, donc c'est comment on fait ? Puis là, c'est là qu'on a besoin de cibles, puis
2075 là c'est là qu'on a besoin de moyens. Puis dans ces moyens-là, bien nous, on offre de collaborer
évidemment avec la Ville et surtout pour avoir des cibles concrètes. Parce que ce qu'on se rend
compte, c'est que la bonne intention ne suffit pas, on perd de vue l'objectif, on perd de vue qui
doit faire quoi et *in fine*, ce n'est pas vrai que ça se fait, même si on est pour ça.

2080

Ça fait pas mal le tour. Puis si j'ai oublié quelque chose, peut-être je pourrais revenir
dans la période de questions.

LA PRÉSIDENTE :

2085

Merci beaucoup. C'est très, très complet et comme nous ne l'avions pas lu auparavant,
on est un petit peu moins préparé pour nos questions. Alors pêle-mêle, je vous dirais c'est bien
intéressant quand vous parlez d'utiliser au centre-ville les espaces libres, les espaces
abandonnés ou en attente de projet, pour des projets mettons d'agriculture urbaine ou en même
2090 temps, dans cette agriculture urbaine et verdissement, vous parlez du verdissement des toits.

Dans l'un cas comme dans l'autre cas, est-ce qu'il y a quelque chose qui l'empêche en ce moment ? Est-ce qu'il y a des gens qui ont des projets d'agriculture urbaine puis qui n'ont pas accès à ces terrains-là ? Est-ce qu'il y a quelque chose qui bloque ou tout simplement, c'est qu'on n'est pas encore rendu à le faire ?

2095

M. FÉLIX GRAVEL :

Alors ça dépend beaucoup du propriétaire du terrain. On a des propriétaires proactifs, il y a l'organisme Land qui a été créé à Montréal, qui ne s'appelle plus Land d'ailleurs, ils viennent de changer de nom, qui est inspiré d'une initiative new-yorkaise qui facilite ça. On pense que surtout si c'est un sol public, là, là, on devrait absolument avoir un plan. Parce que là, c'est chez nous, on est maître chez nous, puis on devrait s'assurer que ce n'est pas laissé à l'abandon.

2100

Nous, ce qu'on voit, on est voisin de l'îlot Clark, ça a un effet d'entraînement vers le négatif, mais tout ce qu'il y a de plus négatif, de ne plus faire attention où on jette nos déchets, de voir la laideur, la dynamique économique, tout s'enclenche avec ça. Puis je pense si on arrive à traiter ces lieux-là, bien déjà on aura fait une grosse part du travail parce que c'est ça qui fait qu'aussi je pense les touristes des fois se demandent c'est quoi Montréal, c'est cette incohérence jour et nuit entre ce qui est vraiment *wild*, puis après, bien 200 mètres plus loin, on dirait qu'on s'en fout. C'est ça qui est un peu triste.

2105

2110

Pour répondre à votre question, juste pour finir sur l'agriculture urbaine, je pense que ce qui pourrait faciliter aussi cette mise en œuvre là, c'est que les commerçants soient parties prenantes. Il y a des toits verts où il y a même de l'agriculture, comme au Reine Élizabeth, par exemple. Il y a Destination centre-ville et son Marché de Noël, je pense c'est les partenariats aussi avec le privé et les propriétaires d'immeuble qui est la clé, puis on est optimiste quand même là-dessus.

2115

LA PRÉSIDENTE :

2120

Et sinon juste un mot sur les stationnements. On nous disait que pour faire vivre la vie culturelle le soir à Montréal, c'est un mal encore nécessaire parce qu'on ne veut pas retourner très loin sans sa voiture. Donc dans l'optimisation du stationnement, comment vous voyez ça pour la vie culturelle ? Est-ce que le but, c'est de ne plus en avoir du tout de stationnement ou de moins en moins ou pour la vie culturelle, il y a du stationnement temporaire, c'est quelque chose que vous considérez ?

2125

M. FÉLIX GRAVEL :

2130

En fait, déjà il manque d'études, c'est la base. On manque d'études en stationnement en général pour avoir une bonne tête sur comment ça a un impact sur cette vie-là. Sur la vie culturelle, par exemple, le stationnement de la Place des Arts peut mettre jusqu'à deux heures à se vider. Donc une personne qui attend plus d'une heure et demie pour sortir de son stationnement qui est étagé, puis on ne pourra pas construire d'autre chose que du stationnement étagé, il faut se le dire. Au centre-ville, on n'a pas de surface à gaspiller autant de sol, ça fait qu'on n'aura pas le choix de se dire si on a une heure de pointe, un pic, comme c'est le cas pour le culturel lorsqu'on a une salle de spectacles qui se vide, c'est quasiment impossible de sortir 2 000 autos au même moment sans que les gens perdent une heure.

2135

2140

Donc tant qu'à ça, on se dit bien peut-être qu'on est mieux de faciliter – lorsqu'on achète une place de spectacle, on nous donne souvent un rabais sur le stationnement, puis on ne nous le donne pas pour le reste. Pourquoi on ne nous donnerait peut-être pas le même rabais peut-être en STM, la carte Opus ? Ça, c'est faisable. Puis il restera du stationnement, on va en mettre, que ce soit qu'on justifie pour la vie culturelle ou économique, mais il faut quand même avoir un objectif de petit à petit de réduire. On ne dit pas que c'est demain qu'il faut l'abolir, on dit au moins tendre vers ça. C'est l'objectif, il faut envoyer ça à la population ans leur choix quotidien, puis aussi que ce réflexe-là se développe petit à petit.

2145

LA PRÉSIDENTE :

2150

Pour moi, ça va faire le tour. Je vais vous passer la parole.

M. JEAN CAOUETTE, commissaire :

2155

Moi, c'est votre recommandation 13. J'essaie de bien saisir. Le Parc Jean-Drapeau, est-ce qu'il est mal saisi ou il est sous-utilisé ? Je voulais juste être sûr parce que comme la présidente l'a dit, on n'a pas vu votre document avant, ça ne nous permet pas de...

M. FÉLIX GRAVEL :

2160

Oui, c'est sûr, tout à fait.

M. JEAN CAOUETTE, commissaire :

2165

Parce que évidemment, c'est une surface énorme, c'est une surface verte énorme qui est à proximité, dont on a accès immédiatement, sans coût. En fait, je veux juste connaître votre avis sur le développement du Parc Jean-Drapeau, l'intégration du Parc Jean-Drapeau au centre-ville qui fait d'ailleurs partie – qui est un des objectifs de la Stratégie.

M. FÉLIX GRAVEL :

2170

Tout à fait. En fait, il y a plusieurs dossiers là-dedans. C'est que Jean-Drapeau, donc c'est géré, c'est sûr qu'il faut voir il y a l'autorité fédérale là-dedans, c'est comme si on n'avait pas le droit, nous Montréalais, d'avoir une vision pour ça parce que c'est en dehors de l'île. Puis on le sent vraiment dans le sens que lorsque les organismes veulent apporter leur pierre à l'édifice ou leur vision, on leur dit : « Ça, ce n'est pas pour vous, c'est notre chasse gardée. »

2175

Nous, on a appris par les journaux qu'il y avait des projets de crématorium, de développement immobilier, de toutes sortes d'affaires là-dessus. Puis pourquoi ? Bien c'est

2180 parce que les discussions étaient vraiment en portes closes, avec des représentants
principalement venus de l'immobilier ou du spectacle. On n'a rien contre ça mais on pense que la
représentativité aurait été plus large, aurait peut-être permis qu'il n'y ait pas de tels projets
ubuesques qui sortent dans la presse. Puis nous, il faut voir, quand on voit qu'il y a un projet de
couper beaucoup d'arbres pour mettre un crématorium ou autre, bien nous, on se fait appeler,
2185 c'est hallucinant.

Bon, le Parc Jean-Drapeau, son Plan directeur, je vais peser mes mots là, c'est un
scandale. C'est vraiment un scandale qu'on l'ait gardé caché, puis quand on voit ce que c'est,
bien il manque clairement de concertation. On coupe des arbres pour les déplacer. Ça fait que
2190 gaspiller des millions pour couper des arbres pour les mettre ailleurs, on pense qu'il y a
beaucoup mieux à faire avec notre argent.

L'accessibilité, vous l'avez dit, c'est génial, on a un métro. Là-dessus, on pourrait encore
plus tabler là-dessus. En fait, on pense que le Parc Jean-Drapeau doit redevenir quelque chose
2195 que les Montréalais s'approprient et c'est pour ça que des consultations publiques là-dessus
seraient très importantes.

M. HABIB EL-HAGE, commissaire :

2200 Rapidement. Il semble que vous avez de bonnes idées pour relier la montagne au fleuve.
J'aimerais vous entendre sur des solutions concernant l'accès au fleuve, juste l'accès au fleuve.

M. FÉLIX GRAVEL :

2205 Ce qui est très intéressant dans le document, c'est la volonté de revoir les abords du pont
Jacques-Cartier. Puis là, nous, on le sent aussi que la Société du pont Jacques-Cartier, le fédéral
et la Ville, a ce fort intérêt. Donc là, nous, on est super content que ça bouge enfin parce que
c'est un point névralgique de Montréal. C'est aussi un milieu de vie alentour. Donc c'est vraiment
ce secteur-là qui est prioritaire où on sent que ça bouge, mais pas seulement, en fait, un peu
2210 plus large que ce secteur. On a quand même la brasserie Molson, on a le Village au Pied-du-

2215 Courant qui se prolonge avec la Promenade du parc Bellerive et un des accès par exemple qui est tout proche, c'est un terrain qui appartient au ministère des Transports, que le ministère des Transports essaie de rétrocéder à la Ville depuis deux ans mais la Ville ne le veut pas parce qu'elle ne veut pas payer la décontamination. Donc on est en chicane pour savoir qui doit décontaminer un terrain alors qu'on a une fenêtre sur le fleuve incroyable juste aux abords du centre-ville. Donc ce terrain-là, les gens nous proposent gratuitement peut-être de l'utiliser puis de trouver une manière, c'est important.

2220 Les terrains de Molson, bien avoir une stratégie parce que nous, ce qu'on entend, c'est qu'ils seraient prêts à quitter aussi ces immeubles-là. Donc il faut qu'il y ait soit un débat public, soit une vision publique pour voir qu'est-ce qu'on va garder de collectif dans ces abords.

2225 Notre-Dame est cruciale. René-Lévesque, il y a beaucoup de choses à faire pour améliorer le transport actif, ce n'est vraiment pas sécuritaire. Encore il y a une piétonne qui est décédée il y a moins d'un mois sur René-Lévesque. Qu'est-ce qu'on a fait ? On a mis des barrières. On réagit. On a un problème ? On réagit. Au lieu de se dire : non, non. Les gens vont continuer à passer là, c'est des lignes de désir. Ce n'est pas parce qu'on interdit que les gens ne passeront pas. Donc il faut plutôt rendre sécuritaire ce qui se fait normalement plutôt que de se dire : bien, qu'est-ce qu'un piéton ou un cycliste vient faire sur René-Lévesque ? Il faut lui trouver
2230 une place. Pas toute la place mais au moins une place qui est meilleure que celle-là. Donc René-Lévesque, Notre-Dame est cruciale.

2235 L'accès aussi de la Commune. Vous êtes déjà allé ? Quand on amène quelqu'un faire la promenade, donc tout est beau, le canal Lachine est magnifique, les pistes cyclables qu'on a faites sur Berri sont des autoroutes pour vélo et tout ça et on a ce deux kilomètres en plein centre-ville où les cyclistes et les piétons s'affrontent parce que les cyclistes ne savent pas où aller, les piétons sont des dizaines parce qu'on est des touristes, et il y a donc ce lien manquant incompréhensible, vraiment incompréhensible. Il faudrait au moins pouvoir dire aux cyclistes où ils doivent aller. Actuellement, ils ne savent pas où ils doivent aller. En plus, il y a l'espace
2240 largement de faire une piste cyclable sur de la Commune, ça fait qu'il y aurait ça.

Puis après, des petites choses qui sont dans le qualitatif, pas juste dans la sécurité, mais les bornes de stationnement qui permettent aux vélos de se stationner, ça a été génial, donc il faut continuer avec des petites inventions qui permettent d'avoir une grande répercussion.

2245

Puis je pense qu'on devrait avoir un objectif chiffré par rapport au nombre de supports à vélo. L'objectif d'accumuler des kilomètres de pistes cyclables dédiées est vrai pour l'agglomération mais je pense qu'on devrait en avoir un pour le centre-ville aussi, un nombre de kilomètres au centre-ville, puis de prioriser les axes où c'est le plus important.

2250

Parce qu'actuellement, on fait les pistes cyclables où c'est le plus facile. Je dis « facile » en termes de poids politique, puis nous, on n'a pas ce fardeau-là, nous, on n'est pas élu. Mais par contre, ce n'est pas forcément là où c'est le plus facile démocratiquement qu'on devrait le faire. C'est là où c'est le plus utile, parce que peut-être que ça serait difficile dans le débat public parce qu'on dirait : bien oui, on retire une voie de stationnement ou une voie de circulation pour aménager ce lien-là. Mais ce qu'on capterait par exemple sur Saint-Laurent serait incroyable. Saint-Laurent, je pense, c'est le plus beau cas où on pourrait sortir le stationnement de la rue. Nous, on serait le plus grand stationnement hors rue, on en construit, quitte à ce que ce soit le même nombre de places, qu'on n'en réduit même pas, puis là, on fait une piste cyclable là-dessus puis vous allez voir le nombre de déplacements plus sécuritaires, puis là ça serait vraiment important. Ça, c'est quelque chose de faisable.

2255

2260

LA PRÉSIDENTE :

2265

Merci beaucoup.

M. FÉLIX GRAVEL :

2270

Merci à vous.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors nous allons maintenant appeler monsieur Gabriel Fournier-Filion.

2275 **M. GABRIEL FOURNIER-FILION :**

Bonjour tout le monde ! Merci de nous avoir ici. Je suis Gabriel Fournier, coordonnateur au développement de l'UTILE. Pour ceux qui ne connaissent pas l'UTILE, essentiellement, on est un organisme sans but lucratif qui vise à faire l'étude et le développement de logement étudiant abordable au Québec sous forme de coopérative.

2280 On travaille actuellement entre autres avec l'Association étudiante de Concordia à construire un immeuble de logements étudiants abordables actuellement dans l'arrondissement du Plateau Mont-Royal. Et également, nous avons fait une étude sur les besoins des populations étudiantes en termes de logement en 2014, qui a été en fait la plus grande étude jamais réalisée sur le sujet, qui avait 11 000 répondants, qui concernait la population étudiante de Montréal et Québec, qui nous a permis de mieux comprendre le contexte résidentiel des étudiants.

2285
2290 Essentiellement, le but de notre intervention aujourd'hui, c'est parler d'une piste d'action que notre organisme propose par rapport à l'orientation 1.1 de la Stratégie centre-ville qui est de répondre aux besoins des familles en termes de logement. Nous, on est UTILE, on est logement étudiant, alors le lien que maintenant on veut expliquer entre étudiants et familles, on va commencer par des constats sur la situation actuelle.

2295 On a 200 000 étudiants universitaires à Montréal. Là-dessus, il y en a 104 000 qui sont locataires. Ça, c'est un chiffre qu'on ne savait pas justement avant qu'on réalise cette étude-là. C'est un grand nombre. Au Québec, on a une situation assez particulière en Amérique du Nord, on a une plus grande propension des étudiants à vivre en dehors du foyer familial, notamment parce que la population étudiante universitaire, à cause de comment on fonctionne par rapport
2300 au cégep, et est un peu plus vieille aussi. Et ces 104 000 étudiants locataires là sont concentrés

dans trois arrondissements, 50 % sont dans trois arrondissements et un de ces arrondissements-là est l'arrondissement de Ville-Marie.

2305 En parallèle à ça, à Montréal, on a une situation particulière aussi encore une fois en Amérique du Nord, qu'il y a très peu de résidences étudiantes. On a 5 000 places en résidence publique à peu près, environ 3 000 en résidence privée. En résidence privée, on peut penser à EVO qui a des bons exemples, des grosses résidences qui visent un marché assez de luxe, je dois dire. Mais quand on regarde le total, 104 étudiants locataires, on a 8 000 places en
2310 résidence privée et publique, bien on comprend que la vaste majorité des étudiants, à peu près 95 000 vivent sur le marché privé.

2315 C'est une situation qui n'est pas très étonnante parce qu'on la retrouve dans plusieurs villes universitaires dans le monde, que souvent donc – évidemment, ça dépend dans certaines villes américaines, tu vas avoir un campus qui est plus en satellite du centre-ville – mais il y a beaucoup de villes comme Toronto, par exemple, Montréal en est une autre, où il y a des institutions d'enseignement importantes qui sont dans le centre-ville et qui amènent avec eux toute la population étudiante qui réside dans le centre-ville.

2320 Donc toutes ces situations-là amènent essentiellement qu'en termes de nombre absolu, on a à peu près 16 000 étudiants locataires dans le centre-ville de Montréal qui vivent en dehors du domicile familial, ce qui... On est à peu près une population de 100 000 étudiants au centre-ville, ça fait que si on compte – là, on ne compte pas là-dedans les étudiants du cégep puis des autres niveaux d'études – ça fait qu'on a à peu près 20 % de la population du centre-ville qui est étudiante et on doit comprendre que cette population-là est presque à 100 % locataire. Le vrai
2325 chiffre au niveau de Montréal, c'est à peu près 85 % de population étudiante qui est locataire. Évidemment, c'est lié à leur âge.

2330 L'autre chose qui est intéressante à comprendre de la population étudiante, c'est qu'il y a une très grande propension de ces populations-là à vivre dans des grands logements. Au centre-ville, c'est 30 % de cette population-là qui vit dans des trois chambres à coucher et plus, qui est

un segment du marché où il y a très peu d'offres et très peu de constructions depuis les quinze dernières années.

2335 Par exemple, depuis quinze ans, selon la SCHL, on a à peu près 264 trois chambres à
coucher et plus qui ont été construits par le marché privé, pendant à peu près quinze ans. 264,
c'est très peu si on considère qu'au centre-ville de Montréal, selon la SCHL encore, on a 1 000
trois chambres à coucher au total dans le marché privé. Et ça exclut les résidences étudiantes
notamment.

2340 Ça fait qu'on voit tout de suite le calcul. On a 16 000 étudiants au centre-ville, 1 000 trois
chambres à coucher, on peut comprendre que c'est probablement un très gros pourcentage qui
est occupé par les étudiants. Puis l'orientation de la Stratégie, c'est de répondre aux besoins des
familles. Et évidemment, les familles aussi cherchent, ont des préférences de consommation en
termes de type d'habitation qui sont semblables.

2345 Donc une des grandes conclusions qu'on avait quand on avait lu la Stratégie centre-ville,
c'est qu'il faudrait vraiment intégrer à celle-ci un volet d'analyse, puis de comprendre l'impact
qu'ont les étudiants sur les autres populations, surtout dans les quartiers centraux comme ici
dans le centre-ville.

2350 Aussi je dois dire un fait important. C'est dans les 16 000 étudiants au centre-ville, ça
exclut les étudiants qui sont au Ghetto McGill où il y en a énormément, mais puisque c'est rendu
dans le Plateau Mont-Royal, on ne les compte pas dans le 16 000. Alors l'effet comme sur les
zones qui sont collées, collées, collées, sur le centre-ville de Montréal, évidemment, se fait sentir
2355 énormément dans ces coins-là.

2360 Comme conséquence de la présence étudiante au centre-ville, la première qu'on a dit,
c'est la compétition avec les familles. Les familles cherchent aussi des trois chambres à coucher
comme beaucoup d'étudiants, même des deux chambres à coucher. On a à peu près 40 % des
étudiants qui vivent dans des 4 1/2. Donc 30 % dans un 5 1/2, 40 % dans des 4 1/2, puis c'est les
typologies que les familles recherchent.

2365 Une autre conséquence qui parfois on en parle, mais ça vient puis ça part, c'est la question de la dégradation du cadre bâti. Nous, on a travaillé entre autres avec l'Association étudiante de Concordia qui a un service de consultation avec six conseillers à temps plein pour aider les étudiants qui vivent des situations d'insalubrité dans leur logement, puis il y a beaucoup de ces étudiants-là qui vivent dans qu'est-ce qu'on appelle le Ghetto Concordia, qui est autour du Campus de Concordia dans le centre-ville, et des situations assez terribles au niveau de la salubrité des logements, ça va des puces de lit à des logements qui ne sont pas conformes au Code du bâtiment.

2370 Puis ça, c'est une chose qui est assez documentée par la littérature scientifique dans d'autres villes américaines, que la population étudiante étant souvent transitoire dans leur logement, c'est-à-dire qu'ils vont vivre dans un logement mais après la fin de leurs études, ils changent de logement, souvent ils vont être un peu moins critiques, par exemple, de leur propriétaire, puis un peu moins réclamer des choses de leur propriétaire, des réparations, différentes choses comme ça. Puis essentiellement, cette caractéristique de la population, en général leur roulement fait que c'est des logements qui ont tendance à se détériorer. Puis on a observé dans d'autres villes américaines qu'il y avait une corrélation entre présence étudiante très forte et dégradation du cadre bâti.

2380 En fait dans notre sondage, on a demandé aux étudiants : « Est-ce que votre logement est en mauvais état ? » Un peu la même question qu'il y a dans le recensement. C'est une question évidemment un peu suggestive parce que les gens doivent évaluer eux-mêmes si leur logement est en mauvais état. Mais un fait intéressant, c'est qu'il y avait, à mon souvenir, à peu près 24 % des étudiants qui déclaraient que leur logement était en mauvais état, ce qui est largement supérieur à qu'est-ce qui est déclaré au recensement. Ça fait qu'on a un enjeu là. Puis actuellement, cet enjeu-là est adressé principalement par des associations étudiantes qui souhaitent défendre les intérêts de leurs membres.

2390 Dernier effet, c'est l'effet inflationniste des étudiants parce qu'il y a une effet inflationniste juste par le fait qu'ils génèrent une demande pour les logements locatifs mais aussi un effet

inflationniste par le fait que souvent ils ne sont pas informés sur leurs droits comme locataires mais également sur les prix normaux qu'il y a à Montréal.

2395 Nous, on a constaté par exemple dans notre étude de marché que les étudiants étrangers, pour des logements semblables, payaient – leur médiane de loyer par chambre était 100 \$ supérieur aux autres étudiants, qu'il y avait une médiane de loyer de 565 \$ pour des étudiants provenant d'autres pays contrairement à à peu près 465 \$ pour des étudiants qui venaient de Montréal. Puis ça, ce n'est pas étonnant parce qu'il y a beaucoup d'étudiants
2400 étrangers qui viennent de Toronto – pas étrangers mais loin, je veux dire – ou Paris, New York, des villes que les loyers sont beaucoup plus élevés. Ça fait qu'ils arrivent avec des attentes très élevées en termes de loyer à payer, puis c'est sûr que pour certains propriétaires, c'est assez avantageux d'avoir ces locataires-là pour augmenter le loyer, puis après, rester à ce niveau de loyer-là plus élevé.

2405 En fait pour notre histoire, nous on a entre autres créé un site web qui s'appelait *L'appart.info* qui était justement pour informer les étudiants sur le loyer réel qui était mesuré par la SCHL pour essayer de stopper cet effet inflationniste des étudiants.

2410 En termes de pistes d'action maintenant, c'est un peu les constats par rapport à la conscience des étudiants. On donnait comme exemple Boston qui, eux essentiellement, ont fait – eux ont à peu près 160 000 étudiants, donc un peu moins qu'à Montréal, nous on a 200 000 et il y a à peu près seulement 20 000 étudiants qui vivent en dehors du ménage familial, beaucoup moins. Mais ça reste que dans la stratégie de l'habitation de Boston, qui s'appelle Boston 2020,
2415 le logement étudiant a été explicitement mis comme un moyen d'action pour augmenter l'offre de logement abordable dans la ville, notamment pour les familles.

 Essentiellement, ils se sont donné comme objectif, le premier objectif qu'ils ont eu, c'est l'objectif d'avoir des données. Alors à chaque année, ils envoient un sondage à la population
2420 étudiante pour savoir où ils vivent, pour déjà comprendre qu'est-ce qui se passe, puis voir l'évolution à travers le temps. Puis le deuxième but de cette politique-là, c'est de créer à peu près

18 000 chambres pour libérer 5 000 logements pour d'autres populations. C'est explicitement dit comme ça dans la politique que d'ailleurs vous pouvez voir en ligne.

2425 On trouvait cette approche-là vraiment intelligente, surtout pour les villes universitaires comme Montréal, Boston, puisque l'effet dans les centres-villes comme on a dit là est assez important. Puis il y a une façon d'avoir des effets positifs de la population étudiante par le dynamisme urbain que ça apporte mais c'est sûr que juste n'avoir aucune intention publique sur cette question-là, ça amène beaucoup d'effets indésirables comme on a dit, dégradation du
2430 cadre bâti, effet inflationniste sur les loyers, compétition avec les autres populations.

Et ça m'amène aux recommandations qu'on a faites essentiellement à vous. Première recommandation, ça serait 1 : reconnaître la présence étudiante dans le centre-ville, un impact sur le logement et sur les autres populations, puis qu'il faut en prendre compte.

2435 La deuxième recommandation, c'est qu'est-ce que Boston a fait essentiellement, c'est-à-dire avoir des données. Nous, on le fait actuellement en partenariat avec des associations étudiantes mais c'est sûr que ça serait bien, de façon systématique, d'aller récolter des données. Puis c'est assez simple à faire, je veux dire, parce que les universités ont la liste de tous leurs
2440 étudiants avec leurs coordonnées. Alors il y a moyen facilement de voir l'évolution des tendances. Puis je dirais aussi que ça serait intéressant d'avoir des données longitudinales sur la question parce qu'il y a des effets de changement de tendance. Par exemple, quand on dit que Montréal accueille plus d'étudiants étrangers, puis qu'on va en accueillir plus dans les
2445 prochaines années, ça serait intéressant de voir est-ce qu'il y a une différence par exemple d'où ils vont être dans la ville, puis que la Ville pense à ses politiques selon ces tendances-là.

Troisième recommandation, ça serait créer du logement étudiant essentiellement. Ça permet d'augmenter l'offre de logement locatif disponible sur le marché puis c'est sûr que même quand le logement est dédié aux étudiants, les étudiants qui vivent dans ce logement-là auraient
2450 vécu sinon dans d'autres logements. Alors ça fait une augmentation de l'offre globale de logement.

2455 Et nous, on rajoute, si on en crée, en profiter quant à y être, pour qu'ils soient abordables. Nous, essentiellement, c'est pour ça qu'on a des solutions qui vont dans ce sens-là. Puis l'abordabilité du logement étudiant, c'est aussi intéressant pour assurer la mixité sociale, pérenne aussi au centre-ville.

2460 Et finalement, dernier point, ça serait de doter Montréal d'une politique d'habitation étudiante. C'était une idée qui avait été lancée dans la dernière campagne électorale du maire, monsieur Coderre. On pense que c'est vraiment une bonne idée d'avoir éventuellement une politique qui permet d'avoir une action structurée, qui englobe toutes ces autres actions-là de création de logement, aller chercher des données, pour qu'on ait une direction globale comme ville universitaire pour répondre à ces questions-là, puis qu'on essaie de tirer au maximum les effets bénéfiques de la population étudiante pour les autres populations. C'est essentiellement le
2465 sens de notre propos. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2470 Merci beaucoup. Pour commencer, j'aurais des questions vraiment de méthodologie. Quand vous parlez des 104 000 étudiants locataires ou les 16 000 qui seraient dans Ville-Marie comme tel, ce que vous appelez « étudiants locataires », c'est des étudiants à temps plein ou des étudiants qui sont inscrits à un cours universitaire ?

M. GABRIEL FOURNIER-FILION :

2475 C'est principalement des étudiants à temps plein.

LA PRÉSIDENTE :

2480 Donc il y a 104 000 étudiants à temps plein à Montréal qui sont locataires.

M. GABRIEL FOURNIER-FILION :

Ils ne sont pas tous à temps plein mais c'est à peu près 80 % à temps plein.

2485

LA PRÉSIDENTE :

Et puis s'il y en a 30 % du 16 000 dans Ville-Marie, ça fait 4 800.

2490

M. GABRIEL FOURNIER-FILION :

Exact.

LA PRÉSIDENTE :

2495

Qui sont dans des grands logements, c'est ce que ça dit. Mais en même temps donc il y aurait 4 800 personnes dans des grands logements mais il n'y a que 1 000 logements.

M. GABRIEL FOURNIER-FILION :

2500

Exact.

LA PRÉSIDENTE :

2505

Ça ne marche pas.

M. GABRIEL FOURNIER-FILION :

2510

Excusez-moi. Ça vient de la méthodologie de la SCHL. C'est que la SCHL, dans l'univers locatif primaire, ils excluent les logements qui sont dans des unités institutionnelles publiques. Alors là-dessus, comme je disais, il y a à peu près 5 000 places dans des résidences étudiantes publiques, 3 000 places, puis essentiellement, toutes les places qui sont dans ces résidences-là

2515 institutionnelles ne sont pas comptées dans l'univers locatif primaire de la SCHL. C'est essentiellement pour ça la différence. Il y a aussi les duplex, il n'y a presque pas de duplex dans le centre-ville, mais ça vient principalement la différence entre les deux.

LA PRÉSIDENTE :

2520 C'est parce que l'écart est très grand.

M. GABRIEL FOURNIER-FILION :

Exact.

2525 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc il y a un des deux chiffres qui est à revoir sans doute, peut-être celui de la SCHL.

M. GABRIEL FOURNIER-FILION :

2530 En fait, la SCHL le dit ouvertement. Ils disent dans le fond que quand ils évaluent le 1 000 logements, ils excluent les résidences étudiantes de ce calcul. Essentiellement.

LA PRÉSIDENTE :

2535 Puis finalement, est-ce que dans votre réflexion pour subventionner des logements étudiants abordables, la Ville de Montréal devrait subventionner le logement abordable pour les étudiants étrangers ?

2540 **M. GABRIEL FOURNIER-FILION :**

Ça, c'est une bonne question. On pense que oui parce qu'à la fin, quand on dit il y a un effet de ricochet entre les deux. C'est que ce n'est pas... Souvent on voit le logement étudiant

2545 comme un vase clos du reste du marché, mais ce n'est vraiment pas le cas. Alors créer des logements abordables, y compris pour les étudiants étrangers, ça crée, ça augmente ultimement l'offre de logements abordables pour toute la population.

LA PRÉSIDENTE :

2550 Merci.

M. HABIB EL-HAGE, commissaire :

2555 Juste une petite question. J'aimerais ça que vous clarifiiez un petit peu la question de logement étudiant public, privé et peut-être privé-public aussi.

M. GABRIEL FOURNIER-FILION :

2560 Oui. Essentiellement, l'offre publique, c'est les logements qui appartiennent directement à des universités.

M. HABIB EL-HAGE, commissaire :

2565 D'accord.

M. GABRIEL FOURNIER-FILION :

2570 Privée, c'est une tendance qui est nouvelle à Montréal mais qui vient des États-Unis, que ça existe depuis longtemps. Aux États-Unis, tu as des gros développeurs de logements étudiants privés. Les plus grosses compagnies de développement de logements étudiants privés, c'est des REIT, qui ont à peu près – le plus gros a 104 000 chambres. Et à Montréal, il y avait un sous-développement de résidences étudiantes, alors là, il a commencé à y avoir beaucoup d'investisseurs, donc beaucoup d'investisseurs qui prennent exemple des États-Unis qui ont commencé à développer des résidences privées. Mais ces résidences privées là, qu'est-ce qu'il

2575 faut noter, c'est que leurs loyers sont extrêmement élevés. C'est une offre qui ressemble plus à de l'hôtellerie, je dirais.

2580 Par exemple, EVO au centre-ville, qui ont acheté l'hôtel... j'oublie le nom – le Delta, c'est ça – on parle pour une chambre d'hôtel d'un loyer qui avoisine de 700-800 \$ la chambre et partagée avec quelqu'un d'autre. Vous êtes deux dans la chambre. Alors c'est très, très, très élevé. St-Cathy qui est une autre résidence, à peu près 800-900 \$ la chambre. Alors c'est vraiment fait pour des gens qui ont des courts séjours dans la métropole. Ça fait qu'il y a vraiment une limite à ça. Puis, en fait, bon, sans entrer dans les détails, nous on sait que ces résidences-là ont un peu de misère actuellement au niveau des taux d'occupation parce que
2585 justement ils ne répondent pas vraiment aux besoins des gens qui vont faire toutes leurs études universitaires à Montréal.

2590 Puis un petit fait, que j'ai pas fait en présentation, contrairement à ce qu'on pense, les étudiants étrangers, la majorité des étudiants étrangers ne viennent pas ici pour un trimestre d'études, ils viennent pour faire leurs études universitaires au complet à Montréal. Alors ces gens-là ne vont pas rester à EVO tout le temps, ils vont aller vivre dans le marché privé essentiellement.

LA PRÉSIDENTE :

2595 D'accord. Je vous remercie beaucoup.

M. GABRIEL FOURNIER-FILION :

2600 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2605 Donc juste un petit mot de merci à tous les gens qui ont été avec nous pour cette séance cet après-midi. Puis nous, on fait notre rapport pour le début de 2017. Merci beaucoup.

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

2610

Et, j'ai signé :

LOUISE PHILIBERT, s.o.

2615