

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS:

Mme MARIE LEAHEY, présidente

M. JACQUES INTERNOSCIA, commissaire ad hoc

M. PIERRE-CONSTANTIN CHARLES, commissaire ad hoc

RÉFLEXION 2050

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 21 avril 2022, 19 h
1550, rue Metcalfe
14^e étage
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 21 AVRIL 2022

MOT DE LA PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION Mme MARIE LEAHEY	1
--	---

PÉRIODE DE QUESTIONS

Mme Ève Grenier	5
Mme Jody Negley	9
M. Francisco Toro	12
Questions de la commission	14
Mme Ève Grenier	19
Mme Audrey Smargiassi	24
M. Florian Bodeuf	29
Questions de la commission	34
M. Rafic Salama	38
M. Jérôme Saunier	40
M. Carlo Charles	44
Questions de la commission	47
Mme Jody Negley	53
M. Andy Xiè	58
MOT DE LA FIN	62

AJOURNEMENT

MOT DE LA PRÉSIDENTE

Mme MARIE LEAHEY, présidente de la commission :

5 Mesdames, Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette séance de questions et de réponses au sujet de la consultation publique intitulée Réflexion 2050 qui porte sur le Projet de ville, une proposition de vision pour l'avenir de Montréal.

10 Les opinions recueillies au cours de cette consultation aideront les villes de Montréal à préparer le futur plan d'urbanisme et de mobilité. Ce dernier permettra d'orienter les décisions concernant l'aménagement du territoire et les transports pour les 30 prochaines années.

15 Merci de l'intérêt que vous portez à cette consultation et j'espère que vous y participerez en grand nombre.

La consultation se déroule en français. Toutefois, les personnes qui voudraient s'exprimer en anglais pourront le faire.

20 This consultation will be conducted in French, but if you wish to ask a question or address the Commission in English, you are welcome to do so.

25 Je m'appelle Marie Leahey et je suis commissaire à l'Office de consultation publique. Madame Isabelle Beaulieu, la présidente de l'Office, m'a confié la présidence de cette commission.

30 Pour ce grand travail, je peux m'appuyer sur mes collègues commissaires messieurs Pierre-Constantin Charles et Jacques Internoscia. Nous sommes appuyés dans nos travaux par messieurs Guy Grenier, coordonnateur des démarches participatives et Marc-André Lapointe, analyste.

J'aimerais d'abord vous dire quelques mots sur la consultation publique et sur l'Office.

35 Une consultation menée par l'Office s'adresse d'abord aux citoyennes et aux citoyens qui ont le droit d'être renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont aussi le droit de faire valoir leur opinion afin d'éclairer et d'influencer les décisions des élus.

40 L'OCPM est une entité distincte et indépendante. Les consultations n'ont pas pour objet de faire la promotion d'un projet ou d'une vision particulière. Les commissaires ne sont ni des élus, ni des fonctionnaires, ils s'engagent à respecter un code de déontologie que vous pouvez aller consulter sur le site de l'Office.

45 Je souligne, par ailleurs, que toute la documentation pertinente relative à la Réflexion 2050 est disponible en tout temps sur reflexion2050.ca.

La séance de ce soir est destinée exclusivement à répondre à vos questions sur le Projet de ville proposé par la ville de Montréal. Ce n'est ni le moment, ni la tribune pour exprimer une opinion. Je préciserai dans un instant les modalités pour exprimer votre opinion.

50 Tout le monde ce soir pourra poser ses questions. Vous devez au préalable vous inscrire au registre ici en salle ou encore par téléphone si vous nous suivez à distance. Le numéro de téléphone apparaît maintenant à l'écran.

55 Nous procéderons en alternance entre les personnes inscrites ici en salle et celles qui nous rejoignent depuis la tribune téléphonique. Vous pourrez poser, au maximum, deux questions par tour de parole. Si vous souhaitez en poser davantage, vous devrez vous réinscrire au registre, que ce soit en salle ou par téléphone.

60 Dans les cas où les représentants municipaux ne sont pas en mesure de répondre dès ce soir, ils pourront le faire par écrit, par la suite. Leur réponse sera déposée dans le dossier de documentation de la consultation.

Si ce soir nous n'arrivons pas à entendre toutes les personnes inscrites au registre et qu'il se fait tard, nous tiendrons une deuxième séance lundi le 25 avril à 19 heures par téléphone uniquement pour que les personnes concernées puissent poser leur question.

65 Voici maintenant comment on peut exprimer une opinion. Je le rappelle ; ce n'est pas ce soir. Mais dès maintenant, vous pouvez visiter la plateforme de dialogue en ligne reflexion2050.ca.

70 La plateforme permet une discussion en continue sur les divers enjeux d'aménagement du territoire montréalais. Vous pouvez y faire des propositions, en commenter d'autres et consulter différents documents et vidéos.

75 Vous êtes invités à l'explorer régulièrement pour réfléchir collectivement au futur de Montréal. C'est également sur la plateforme que seront annoncées les activités participatives organisées par l'OCPM entre les mois de mai et octobre.

80 À partir du 3 mai, vous y retrouverez une trousse d'activités de consultation. Cela vous permettra d'animer vous-même, ou de faire diriger par un animateur de l'OCPM, une activité pour réfléchir au Montréal de demain.

À partir du mois de mai, les activités seront organisées dans les milieux de vie pour rejoindre divers publics. Entre autres, ce sera l'occasion pour nous d'aller rencontrer les jeunes qui sont les premiers concernés par le Montréal de 2050.

85 Enfin, la commission organisera trois événements à l'intention du grand public. Au mois de juin, un événement pour aborder les thèmes qui touchent en particulier les arrondissements centraux et en septembre, deux événements pour aborder des thèmes qui concernent plus spécifiquement les arrondissements de l'est et de l'ouest.

90 Les personnes et les groupes qui aimeraient déposer une opinion écrite pourront le faire à partir du mois d'août, et les séances d'audition des opinions débiteront le 11 octobre.

Je vais maintenant demander aux représentants du Service de l'urbanisme de la ville de Montréal de se présenter et de préciser leur fonction.

95

Mme LUCIE CAREAU, directrice par intérim du Service de l'urbanisme et de la mobilité :

Bonsoir. Lucie Careau, directrice par intérim du Service de l'urbanisme et de la mobilité.

100

M. GUILLAUME LONGCHAMPS, chef d'équipe, conseiller en aménagement à la division des Plans et des politiques du Service de l'urbanisme et de la mobilité :

Merci. Guillaume Longchamps, chef d'équipe, conseiller en aménagement à la division des Plans et des politiques du Service de l'urbanisme et de la mobilité.

105

Mme LUCIE CAREAU :

J'aimerais souligner qu'on est accompagnés de plusieurs personnes des services de la ville, dont le Service de l'habitation, le Service du développement économique, la Direction de la mobilité, la division du Patrimoine, le Service des grands parcs, le Service de l'inclusion, le Service de la diversité et de l'inclusion sociale et les gens de la Planification stratégique, avec nous.

110

Donc, vous avez plusieurs personnes pour répondre à vos questions ce soir.

115

LA PRÉSIDENTE :

Exact. On se rappelle que c'est une commission sur un projet de ville, hein. Ça touche largement tout ce qui peut se passer dans le développement de la ville et la mobilité. Alors, merci tout le monde d'être là.

120

Nous sommes maintenant arrivés à la période des questions, aussi bien pour les personnes en salle que pour celles qui nous rejoignent par téléphone.

125

Alors, pour ceux qui nous rejoignent par téléphone, vous pouvez dès maintenant nous appeler en composant le 1-438-809-7799. Nous vous inscrirons ensuite au registre.

130

Comme nous utilisons le système téléphonique Zoom, il est normal que vous entendiez un message automatique au début. Merci d'être patients, car si vous êtes nombreux à nous appeler, il se peut que l'attente dure quelques minutes.

Vous savez, on la connaît la petite phrase qui nous dit que votre appel est important. Alors, c'est vrai ce soir, parce que c'est vraiment la parole donnée aux citoyennes et citoyens.

135

I will now open the phone lines. It is time to give us a call if you would like to ask a question live over the phone. Please call 1-438-809-7799. We will then register you. Since we use the Zoom phone system, you will hear an automatic message at first.

140

Par ailleurs, autre point important, je voudrais que vous limitiez vos préambules à vos questions. Je comprends que vous voulez contextualiser vos questions, mais je vous rappelle que ce n'est pas le temps d'émettre des opinions.

145

Vous aurez une limite de deux questions. Finalement, souvenez-vous que nous ne sommes pas ici pour débattre ou pour convaincre et qu'aucune violence verbale n'est acceptable.

Alors, allons-y avec une première question en salle. Bonsoir, Madame Grenier.

Mme ÈVE GRENIER :

Bonsoir.

150 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

155 **Mme ÈVE GRENIER :**

Donc, ma première question porte sur les échéanciers qui ont été présentés dans le document. Donc, on parle, dans le fond, de commencer les consultations à l'OCPM pour le projet de ville en juin 2021, puis d'une parution d'un premier PUM 2050 en 2022.

160 Nous, on voit un petit peu un retard d'un an par rapport à cet échéancier-là. Ça fait qu'on se demandait c'est quoi les ajustements auxquels on doit s'attendre pour combler ce retard-là, tout en s'assurant quand même de considérer ce qui s'est dit dans les consultations actuelles pour le PUM 2050.

165 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Merci, Madame Grenier. Madame Careau ?

170 **Mme LUCIE CAREAU:**

Le Projet de ville, c'est les orientations pour ensuite déposer un Plan d'urbanisme et de mobilité. Donc, votre question c'est pourquoi on doit attendre la fin des consultations avant de commencer la rédaction ? Je ne suis pas sûre que j'aie bien compris.

175 **Mme ÈVE GRENIER :**

Non. En fait, c'est juste que ça indique qu'il y a l'apparition d'un premier PUM dès 2022, mais je me demande est-ce que ce premier PUM là, ce projet de PUM, dans le fond, est-ce qu'il est encore prévu pour 2022 ou...

180 **Mme LUCIE CAREAU:**

... Non.

185 **Mme ÈVE GRENIER :**

O.K. Donc, c'est à peu près quoi les échéanciers ?

190 **Mme LUCIE CAREAU:**

On souhaite avoir complété en 2023. On va attendre en début d'année les résultats de la consultation sur le Projet de ville avec le rapport des commissaires, début 2023. Et après ça, on va pouvoir déposer à nouveau pour consultation publique le Plan d'urbanisme et de mobilité. Puis évidemment, on va pouvoir l'adopter une fois qu'on va avoir eu le deuxième rapport des commissaires pour la deuxième consultation.

195

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous aviez une deuxième question, Madame Grenier ?

200 **Mme ÈVE GRENIER :**

Oui, ma deuxième question, ça porte sur la question des échelles. Dans le fond, vous aviez trois échelles qui sont quand même très larges. Mais t'sais on pense à d'autres niveaux d'échelle comme les arrondissements, les voisinages et les grands secteurs de développement.

205

Ça fait que je me demandais, comment est-ce que vous allez vous assurer d'intégrer toutes ces échelles-là puis par exemple, où est-ce que vous inscrivez les grands secteurs de développement à travers ces trois échelles-là ?

210

Mme LUCIE CAREAU:

En fait, l'échelle la plus élastique, si je peux m'exprimer comme ça, c'est l'échelle des quartiers parce que vous avez mentionné voisinage, vous mentionnez aussi secteurs en transformations.

215

Donc, souvent on retrouve la notion de quartier ou de lieu d'appartenance dans ces secteurs-là. On n'a pas donné géographiquement de limite à ça.

220

Pour ce qui est des arrondissements, on comprend que c'est des limites administratives et qu'à l'intérieur de chacun des arrondissements, bien il y a toutes sortes de milieux de vie qui peuvent se déployer.

225

Donc, je pense qu'en ayant la notion de quartier plutôt que de dire, on dit échelle, mais c'est en termes de notion, on comprend que c'est le sentiment d'appartenance à un secteur plus diversifié autour de nous.

230

Puis évidemment, on a la volonté de faire une ville – des courtes distances – donc une ville facile d'accès avec plusieurs activités. Donc c'est pour ça aussi que la notion de quartier vient à l'intérieur de ça à cause de la diversité des activités.

235

Quand on parle de l'échelle du bâtiment et de son terrain, bien on voit aussi la notion d'humain à l'intérieur de ça, donc d'un ménage, d'une famille puis de son environnement immédiat.

Quand on parle de l'échelle de la métropole, bien là aussi il y a un peu d'élasticité parce qu'évidemment, tout ce qui touche le transport, les réseaux, les liens, les espaces publics, il y a quand même une vision métropolitaine à avoir à l'intérieur de ça aussi.

240 **Mme ÈVE GRENIER :**

Merci.

245 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Madame Grenier. Bonsoir, Madame.

Mme JODY NEGLEY :

250 Oui, bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour. Voulez-vous répéter votre nom s'il vous plaît, je ne l'ai pas bien saisi.

255

Mme JODY NEGLEY :

Mon nom c'est Jody Negley, N-E-G-L-E-Y. Je suis résidente du quartier Saint-Henri. J'arrive pas à vous entendre en ce moment, alors je ne sais pas si vous m'entendez toujours ?

260

LA PRÉSIDENTE :

Oui, on vous entend.

265 **Mme JODY NEGLEY :**

Parfait, O.K. Alors, ma question serait à l'égard de l'accessibilité universelle. Je suis une personne en situation d'handicap, je suis en chaise roulante et Montréal a tendance, l'administration a tendance à décrire la ville comme étant accessible et inclusive.

270 Par contre, pour une personne en chaise roulante, on est, on se sent loin d'être bien
accueillis ou inclus. Il y a vraiment très peu d'accessibilité aux commerces et pour avoir un
logement accessible, c'est très difficile.

275 Par contre, il y a quand même, avec la pandémie surtout, une meilleure compréhension
qu'il y a un lien étroit entre l'habitation et la santé.

280 Alors ma question serait : quelle place avez-vous accordée dans le plan pour le Montréal
de l'avenir au design universel en habitation et à l'accessibilité universelle des commerces de
proximité ?

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

285 **M. GUILLAUME LONGCHAMPS :**

Bonjour. Merci pour votre question. Je vais vous dire, le Projet de ville propose des
éléments de vision pour la ville de Montréal pour 2050. Un des chemins de transition sur lequel on
mise beaucoup est le design universel et l'accessibilité universelle.

290 L'accessibilité, en fait, demeure un des concepts très importants dans le Projet de ville
qu'on propose aux citoyens pour dire « on devrait aller davantage et pousser davantage à ce
niveau-là ».

295 Donc, on mise avant tout sur une ville inclusive, on mise avant tout sur des
aménagement inclusifs et accessibles à tous et toutes, c'est primordial. Puis ça fait partie de la
vision proposée dans le cadre du Projet de ville auquel on souhaite aborder et mettre en œuvre
dans le cadre du plan d'urbanisme par la suite.

300 C'est vraiment un des... (Problèmes techniques).

Mais on rappelle l'importance de considérer toutes les bonnes pratiques, les besoins de chacune des personnes, de chacune... de toute mobilité possible à travers l'Île de Montréal.

305 Donc, le Projet de ville, à travers son chemin de transition, sur le design universel, préconise justement de renforcer la notion de design universel et d'accessibilité universelle à l'échelle de l'Île.

LA PRÉSIDENTE :

310 Madame Negley, est-ce que vous aviez une deuxième question à nous soumettre ?

Mme JODY NEGLEY :

315 Non. J'aimerais juste préciser que pour avoir une vraie inclusion, il faudra une réglementation modifiée qui exige l'accessibilité universelle des commerces avec une stratégie concrète et des échéanciers, comme vous avez fait pour le PubliSac ou pour les feux de foyer...

LA PRÉSIDENTE :

320 Madame Negley, si vous n'avez pas une autre question, votre commentaire est très pertinent et je vous inviterais à venir en octobre nous soumettre ce commentaire, soit oralement, soit par écrit. Ce soir, c'est une soirée de questions. Donc, je trouve votre commentaire intéressant puis j'aimerais ça pouvoir le lire ou l'entendre correctement au mois d'octobre,
325 d'accord ?

Mme JODY NEGLEY :

Oui, parfait. Merci.

330 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Madame. Bonsoir.

335 **M. FRANCISCO TORO :**

Bonsoir. On entend parler beaucoup de la ville des courtes distances, de la distance plus courte entre chez-soi et la ruelle. Et dans le projet déposé, on voit très peu de mention de la ruelle comme espace de vie.

340 J'aimerais savoir : est-ce qu'on peut s'attendre à que la ville dépose une stratégie ruelle 2050 ?

LA PRÉSIDENTE :

345 Merci. La réponse, s'il vous plaît.

Mme LUCIE CAREAU :

350 On n'a pas encore de stratégie ruelle 2050, mais je trouve que c'est un sujet très intéressant. Puis en effet, quand on regarde les parcours des espaces publics, la ruelle en est un, absolument.

355 Puis je vous invite, si vous participez à des ateliers, à soumettre des idées intéressantes à ce sujet-là, on va être fin prêts à inclure cette réflexion, là, surtout que vous connaissez déjà que la ville a déjà agi beaucoup en termes de ruelles vertes, dans les arrondissements.

Donc, si on avait une stratégie globale, ce serait en effet intéressant.

360 **LA PRÉSIDENTE :**

Avez-vous une deuxième question, Monsieur Toro ? Non. Merci.

365 **M. GUILLAUME LONGCHAMPS :**

Est-ce que je peux compléter ?

LA PRÉSIDENTE :

370 Oui, certainement, Monsieur Longchamps.

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

375 Juste compléter, parce qu'un des points importants qu'on met dans le Projet de ville, c'est la force de l'espace public, des espaces publics à Montréal. Et la rue, tout comme la ruelle, sont considérées comme des espaces publics qui ont différentes fonctions à accomplir au-delà de la mobilité puis au-delà de stationner des voitures.

380 On veut considérer la ruelle, la rue, comme des espaces publics à part entière qui comprend le jeu, le loisir, l'environnement, le verdissement. Tout ça en fait partie, finalement, là. Donc cette grande fonction qu'on accorde à l'espace public, puis la ruelle effectivement en fait partie, c'est sûr et certain.

LA PRÉSIDENTE :

385 Merci. Je ne vois pas personne en attente actuellement. Donc, je demanderais aux collègues commissaires de poser des questions.

390 **M. JACQUES INTERNOSCIA, commissaire ad hoc :**

Oui, première question. On parle beaucoup de, comment je pourrais dire, de densité dans les quartiers de... souvent ce qu'on voit dans le document, c'est des quartiers à forte densité, plusieurs étages, des quartiers plus qu'on voit normalement dans la ville centre.

395

Ma question c'est : comment augmenter la capacité dans les quartiers où les bâtiments sont majoritairement des bungalows ou des duplex ? Parce que Montréal, ce n'est pas que des quartiers à forte densité.

400 **M. GUILLAUME LONGCHAMPS :**

Oui, pour ça, pour la densité, concept intéressant. On s'adresse à 19 arrondissements à l'échelle de l'Île de Montréal. Donc, effectivement, cette densité-là – comme le Projet de ville le souhaite – on veut une densité intelligente, adaptée au contexte.

405

Evidemment, on l'a adaptée également au patrimoine de chacun, aux caractéristiques intrinsèques de chacun des quartiers.

410

Donc, c'est vraiment important puis c'est une partie importante du Projet de ville pour dire cette densité-là on la veut douce, intelligente, adaptée aux besoins, adaptée au contexte. C'est très important, puis c'est un des grands éléments qu'on soutient tout au long de la démarche puis qu'on soutient en vue du Plan d'urbanisme et de mobilité.

415

Donc, c'est un élément important en termes de densité. La densité est un élément en soi, mais je rebondis sur Lucie tantôt qui parlait de compacité ou du moins, de ville de courte distance.

La densité doit être accompagnée d'une leçon de compacité qui vient avec ça, dans le sens qu'on est dans un secteur dense, habité, mais qui offre un service, puis une multitude de services à proximité de chez-soi.

420 Donc, pas une densité, une densité pour une densité n'est pas la solution en soi, mais une densité accompagnée d'une compacité est l'élément qu'on préconise avant tout.

425 La ville de Montréal applique déjà quand même plusieurs de ces principes-là, mais on le met en évidence dans le Projet de ville et c'est vers là qu'on veut aller avec le Plan d'urbanisme et de mobilité.

Mme LUCIE CAREAU :

430 La forme urbaine est... bon, la densité se calcule soit en termes d'occupation de superficie construite qui occupe un terrain, mais aussi en termes de ménage ou de personnes sur un territoire.

435 Donc, je pense que la forme urbaine qui s'adapte en termes de quantité de personnes qui sont desservies – je vais essayer d'être claire – être desservies par les moyens de transport, les infrastructures, je pense que c'est surtout cette performance-là qu'on recherche quand on parle de compacité.

440 C'est-à-dire qu'on a un bassin adéquat de personnes qui correspond au type de service puis de desserte de transport qu'ils ont sur place pour justement s'assurer d'une certaine efficacité et efficience de transport.

445 Et l'importance dans tout ça, c'est d'avoir des zones d'urbanisation délimitées pour justement arrêter de gruger nos territoires naturels puis nos territoires agricoles. Puis je pense que c'est cette vision-là de la densité qu'on a dans le Projet de ville Montréal 2050.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Merci.

450 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Charles ? Pour l'instant ça va. Je me permets d'en poser une, puis je vous redonnerai la... vous dites que vous allez utiliser l'ADS +, l'analyse différenciée selon les sexes plus. Donc, intersexe et tout.

455

Avez-vous des exemples où l'ADS a redéfini l'aménagement et la mobilité à Montréal ou ailleurs, là, si on ne l'a pas fait à Montréal ?

460

Mme LUCIE CAREAU :

J'ai mes collègues de la diversité et de l'inclusion qui sont ici, mais je vais commencer puis vous complèterez.

465

J'ai l'exemple de la Place des Montréalaises qui est en chantier présentement, aux abords de l'hôtel de ville, à la station de métro Champ-de-Mars.

470

Évidemment, la station de métro Champ-de-Mars a fait l'objet de rénovations récemment pour justement accueillir des personnes à mobilité réduite et c'est plus facile de se rendre au CHUM grâce à cette station-là, mais c'est quasiment impossible de se rendre à l'hôtel de ville pour une personne à mobilité réduite.

475

Donc, l'objectif de cette place-là, c'était entre autres d'inclure des parcours de design universel, mais aussi, on était dans un milieu difficile, un milieu où l'itinérance est très présente, un milieu où on a toutes sortes d'enjeux.

Et on a voulu travailler avec, bon, c'est la Place des Montréalaises – j'ai trop d'idées en même temps – c'est la Place des Montréalaises, on travaillait déjà avec le conseil des Montréalaises. Donc, on avait aussi une volonté d'inclusion, par rapport aux genres, qui était for importante.

480

On a approché nos collègues de la diversité, du Service de la diversité et de l'inclusion, pour s'assurer d'avoir la bonne approche. Et là, peut-être j'inviterais Salwa ou Amélie, à expliquer le processus ADS dans un processus de conception, comment on l'a fait. Non, oui, non.

485

Mme SALWA MJOUJI, cheffe de section au Service de la diversité et de l'inclusion sociale :

(Inaudible). Donc, ce que je disais, c'est vraiment en termes de volonté, aussi en termes d'investissements d'infrastructures, c'est appliqué de façon systématique quasiment à la ville, une lecture ADS +, dans les investissements que la ville fait.

490

Notamment, dans le cadre du Projet de ville, il y a eu un accompagnement qui a été fait par mes collègues, là, par le service, mais aussi par les expertes, là, notamment (inaudible) pour vraiment avoir une lecture du document.

495

Donc cet accompagnement-là se fait de façon systématique, puis en plus de l'exemple du Conseil des Montréalaises, il y a plusieurs accompagnements qui se font à travers les grands projets de la ville, puis on pourra les documenter pour les besoins de la commission, ultérieurement.

500

LA PRÉSIDENTE :

Ce serait apprécié. Merci. Toujours pas d'autres questions. C'est sûr qu'on est en compétition avec la finale de District 31, là. Ce n'est pas évident. Mais je demanderais à mes collègues de poser des questions. Oui, Monsieur Charles ?

505

M. PIERRE-CONSTANTIN CHARLES, commissaire ad hoc :

Oui, merci. Et on parle beaucoup, en fait, comme la question qui a été posée tout à l'heure par la citoyenne, on parle beaucoup effectivement d'un PUM inclusif. Et notre ville présente beaucoup de disparités, de différences énormes entre les quartiers, entre les quartiers, entre les

510 arrondissements, sur le plan des infrastructures, le plan sociodémographique, ce qui
représenterait un défi important.

C'est comment vous pensez palier ou compenser pour qu'on puisse arriver en 2050, avoir
une ville égalitaire et inclusive ?

515

Mme LUCIE CAREAU :

Oui, ça c'est, je dirais que c'est notre grande fierté actuellement, on avait justement une
conversation de mise à jour sur où est-ce qu'on en était par rapport à ces travaux-là.

520

Je rappelle que dans Montréal 2030, en plus de la transition écologique, on a la volonté
d'inclusion et d'équité. Donc, vous voyez, on travaille de très près avec les gens du Service de la
diversité, de l'inclusion sociale.

525

Mais aussi avec un ensemble de collègues et simultanément, avec plusieurs services, on
est en train de développer des outils qui vont nous aider à avoir une meilleure lecture des secteurs
vulnérables de la ville. Et là, on parle de toutes sortes de types de vulnérabilité.

530

Evidemment il y a les vulnérabilités liées aux aléas climatiques, mais on a des
vulnérabilités sociales, on a des vulnérabilités physiques dans certains quartiers. On l'a vu, la
pandémie l'a fait ressortir.

535

Et en ayant une lecture géolocalisée de ça, on veut voir comment on peut superposer
cette notion-là de transformation puis de développement de la ville. Ce qu'on appelle les
opportunités qui viennent se superposer à des vulnérabilités à combler, pour justement avoir une
approche équitable en termes de territoire.

Donc, on est en développement d'outils, simultanément à la préparation du futur plan
d'urbanisme et de mobilité.

540 **M. GUILLAUME LONGCHAMPS :**

Peut-être pour compléter avec le Projet de ville notamment. L'équité territoriale est au cœur même du document, puis un bel exemple qu'on pourrait peut-être afficher en ce moment à l'écran, que j'ai mis sur mon ordinateur.

545

Pour le transport collectif, notamment. Donc, de réfléchir, le réseau de transport collectif, pas simplement en termes d'accès à l'emploi, mais en termes de multiples facteurs, dont nécessairement les quartiers un peu plus vulnérables ou les quartiers enclavés ou les quartiers qui ont d'avantage de besoins.

550

Donc répondre davantage aux besoins du citoyen par un nouveau développement d'un réseau de transport collectif à long terme, qui permet justement de palier aux iniquités actuelles sur le territoire, puis d'accentuer finalement l'accès à l'ensemble des ressources urbaines que la ville de Montréal peut offrir.

555

Donc ça, c'est un bel exemple d'un effort qui a été fait dans le Projet de ville, qu'on veut pousser davantage dans le cadre du Plan d'urbanisme et de mobilité.

560 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Madame Grenier, s'il vous plaît.

Mme ÈVE GRENIER :

565

Tant qu'à ce qu'il n'y ait personne d'autre. Bien je vais me lancer avec d'autres questions (inaudible), je vais prendre la place.

570 **LA PRÉSIDENTE :**

... deux autres, sinon il va falloir se réinscrire.

575 **Mme ÈVE GRENIER :**

Non, non, inquiétez-vous pas, pas plus que deux. Donc, ma première question ça toucherait, en fait, la question des zones d'emploi. Parce qu'on parle dans le document des quartiers industriels, mais surtout d'un aspect plus technique là, si je peux dire.

580 Mais comment est-ce qu'on peut réfléchir à donner une âme, dans le fond, à ces zones d'emploi là parce qu'on sait qu'on ne peut pas nécessairement tout faire des quartiers mixtes, on ne peut pas faire partout des quartiers habités.

585 Mais comment est-ce qu'on pourrait réfléchir à ça, puis surtout inclure ça dans un plan d'urbanisme ?

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

590 Très belle réflexion par rapport à ça. L'emploi, c'est un des chemins de transition. On parle des quartiers industriels adaptés, renouvelés. Souvent, en ce moment, un des enjeux c'est l'accessibilité à ces secteurs-là ; donc très peu d'emploi ou la densité d'emploi qui ne permet pas une offre en transport collectif décente.

595 Donc, c'est l'avantage du Plan d'urbanisme et de mobilité de réfléchir les deux de front, dans le sens qu'on peut revisiter, revoir ou adapter des secteurs industriels pour assurer une offre adéquate en transport collectif, en transport actif.

600 Revoir l'aménagement des espaces publics souvent négligés dans les secteurs industriels la plupart du temps, là. Ce n'est qu'aux camions et on ne pense pas aux autres modes que le piéton, des travailleurs qui viennent travailler en transport collectif, par exemple.

605 Donc, c'est revoir tout ça de front, l'aménagement du territoire des secteurs industriels qui – en ce moment, bon on est chanceux, Montréal en 2022 ça se passe relativement bien en termes d'emploi – les secteurs sont vraiment bien accaparés en termes d'utilisation et tout.

610 Donc, on a une opportunité peut-être de revoir, de repenser au 21^e siècle le bâtiment industriel ; je pense qu'il est différent. Les activités sont différentes, on n'est plus dans la sidérurgie ou les grands sites industriels lourds, on est à une autre époque, une autre façon de voir les choses.

615 Donc, on peut revoir nos bâtiments, et ainsi par le fait même, densifier les secteurs, trouver des approches à certains moments. On ne pense pas régler l'ensemble du secteur industriel d'un coup, mais par secteur stratégique dans le secteur industriel, ne serait-ce que par l'arrivée du REM qui est une belle opportunité dans Saint-Laurent, par exemple.

620 De revoir une partie de ce site-là, des opportunités comme ça pour revoir ensuite la desserte et l'aménagement du territoire qui vient avec.

LA PRÉSIDENTE :

625 Une autre question, Madame Grenier ?

Mme ÈVE GRENIER :

625 Oui. Ma deuxième question ça porterait sur l'arrimage entre le Projet de ville puis le PUM, parce que dans un des webinaires qui a été présenté par l'OCPM, monsieur Beaudet il parlait de

l'importance de poser un bilan sur les documents de planification précédents qui ont été faits, pour être capable de, ensuite créer de nouveaux documents de planification.

630 Ça fait que je me demandais, est-ce que vous pourriez nous en dire un petit peu plus sur les leçons du Plan d'urbanisme 2004 qui ont inspiré la démarche en ce moment, puis comment ça a influencé ça ?

Mme LUCIE CAREAU :

635 Bien je te laisse aller sur les bilans que vous avez fait, parce qu'il y a eu les bilans même des deux.

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

640 Oui. On a fait un bilan parce que là on fait le plan de transport et le plan d'urbanisme en même temps. Donc, deux bilans qui ont été faits. Oui effectivement, après, on voit un certain peut-être essoufflement après cinq, six ans en termes de monitoring, de suivi de ces plans-là.

645 En du moins le bilan, il y a quand même un suivi par rapport au bilan. La force du plan d'urbanisme, c'est que c'est un document légal qui a quand même une force, qu'il y a des modifications au plan d'urbanisme qui sont faites à chaque année.

650 Il y a un suivi qui est fait à cet égard-là. Donc nous, oui Montréal 2050, c'est la vision qu'on se donne à long terme pour développer les projets, mais c'est sûr et certain qu'un des éléments importants qu'on met de l'avant, puis c'est souligné dans le projet de ville à la fin, si je ne me trompe pas. Tout l'effort de monitoring qui doit être maintenu à la suite de ça.

655 Donc oui une vision 2050 sur 30 ans, mais au moins s'assurer d'avoir des jalons importants à, cinq ans par exemple, pour avoir ces jalons-là importants, d'avoir des suivis annuels, biannuels, mais à chaque cinq ans de pouvoir revoir nos cibles, de pouvoir revoir nos choses.

660 La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* demande, notamment à chaque cinq ans de revoir son plan d'urbanisme. Donc, c'est une belle opportunité de oui, avoir la vision 2050 pour avoir l'audace puis d'avoir des beaux projets à identifier, puis de belles intentions à identifier, surtout pour l'aménagement du territoire qui peut durer dans le temps, assez longtemps.

665 Donc, et mais par la suite d'être sûr d'avoir ce mécanisme-là qui suit cette gouvernance-là, qui suit pour que – je dis cinq ans, là – mais avoir quelque chose d'assez ponctuel ou fréquent dans le temps qui nous permet d'avoir un monitoring adéquat.

LA PRÉSIDENTE :

670 O.K., mais je pense que la question... Madame Grenier, je pense que la question de madame Grenier c'était le plan d'urbanisme actuel, est-ce qu'il y a eu des bilans et est-ce que ces bilans-là sont publics ?

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

675 Oui, les bilans du plan d'urbanisme sont sur le site Internet de la ville de Montréal, sans problème. Si je ne me trompe pas, ils vont jusqu'en 2009, 2010, un des derniers qui a été produit qui est public en ligne et le plan de transport va jusqu'en 2012, lui, avec un bilan quinquennal qui a été produit au niveau du plan de transport. Donc les deux sont disponibles.

LA PRÉSIDENTE :

680 Alors, on s'assurera de faire des liens sur notre site pour que ces documents-là soient accessibles.

Mme ÈVE GRENIER :

685 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors oui, il y a une autre personne par téléphone. Bonsoir, Madame.

690

Mme AUDREY SMARGIASSI :

Oui, bonsoir.

695

LA PRÉSIDENTE :

Oui, bonsoir. On vous écoute.

Mme AUDREY SMARGIASSI :

700

Alors, ma première question : j'aimerais savoir de quelle façon vous pensez intégrer de façon réussie les grandes infrastructures de transport dans les milieux ? En fait, il est question ici de quelle façon vous allez vous y prendre pour réduire les impacts associés à ces infrastructures ?

705

Et en fait, je vous dirais ma question, elle pourrait avoir un deuxième volet et on pourrait parler non seulement des infrastructures de transport, mais aussi des autres milieux présentant des contraintes comme les industries.

710

LA PRÉSIDENTE :

Je n'ai pas compris le dernier mot, industrie, c'est ça que j'ai compris ?

Mme AUDREY SMARGIASSI :

715

Oui, c'est bien ça. Oui, c'est bien ça.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Merci. Alors, oui, Madame Careau ?

720

Mme LUCIE CAREAU :

Oui. Premier volet de la question sur l'intégration des infrastructures, je pense que ce qui est intéressant avec le Projet de ville actuel puis la vision qu'on a de réunir l'urbanisme et la mobilité, c'est de ne plus considérer les axes de transport comme uniquement des axes détachés de leur milieu de vie.

725

Donc il y a une notion d'habitabilité qui doit se joindre à ces axes ou ces voies de transport-là qui n'existent... qui n'ont pas trop existé disons-le, dans la façon d'entrer, pour l'instant, des grands axes de transport à l'intérieur des villes. Et je pense qu'on a une forte préoccupation en lien avec cette volonté d'intégration-là.

730

Évidemment, on ne maîtrise pas tout, point de vue municipal, mais ce qui est à notre niveau, on va développer des outils qui vont nous aider à faire les analyses justes pour voir comment justement on peut réduire les impacts, puis ça, ça fait le lien avec le deuxième volet de votre question sur la cohabitation entre des usages qui pourraient avoir des répercussions plus négatives sur des milieux de vie.

735

Donc, il y a des techniques justement de mitigation et de cohabitation à avoir, des approches aussi liées aux risques et aux analyses de risques et on est en développement, bien on, avec l'expertise qu'on a à la ville puis les expériences qu'on vit de plus en plus, on développe ces outils-là, puis évidemment, on va tenter de les intégrer aux mieux à l'intérieur du Projet de ville.

740

Je ne sais pas Guillaume si t'as d'autre chose.

745

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

750 C'est assez complet. Je voudrais juste, si je ramène au Projet de ville, là, c'est justement
un des trucs au niveau de l'intégration des projets de transport collectif, sachant que la plupart du
temps, ce sont des partenaires externes, des partenaires d'autres paliers gouvernementaux qui
arrivent avec les projets ou qui – bien on travaille avec eux nécessairement – mais d'arriver quand
même à ce que le plan d'urbanisme soit un outil efficace pour mieux représenter ce qu'on
755 souhaite comme intégration urbaine. Ce qu'on souhaite comme insertion urbaine quand on parle
de grands transports collectifs.

Donc, que le plan d'urbanisme puisse mieux se positionner puis soit vraiment un outil
qu'on peut amener ensuite aux autres paliers gouvernementaux pour défendre nos projets, puis
défendre notre vision d'avenir également du territoire montréalais.

760

LA PRÉSIDENTE :

Aviez-vous une autre question, Madame ?

765

Mme AUDREY SMARGIASSI :

En fait, si je pouvais me permettre, si ma première a été considérée comme une seule,
j'aimerais savoir si vous iriez jusqu'à prendre les moyens pour, en fait, empêcher des
développements qui sont tout à fait insensés, à proximité des zones les plus polluées
770 actuellement sur votre territoire, comme par exemple des zones d'exclusion pour empêcher des
développements résidentiels à proximité des axes autoroutiers ?

LA PRÉSIDENTE :

775

Je ne suis pas sûre moi d'avoir compris.

Mme AUDREY SMARGIASSI :

780 J'aimerais savoir si vous pensez aller jusqu'à prendre des moyens pour mettre en place, par exemple, des zones d'exclusion de développement, pour empêcher des développements qui ne soient pas actuellement, de façon insensée, à mon sens, sur le territoire montréalais ?

LA PRÉSIDENTE :

785 D'accord. Merci.

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

790 Il y a plusieurs moyens que le plan d'urbanisme peut mettre en œuvre justement pour éviter de telles situations. Déjà il y a des rayons pour certaines industries, notamment, qu'il faut respecter.

795 L'affectation du territoire est un outil très important dans le plan d'urbanisme qui permet justement de favoriser une cohabitation harmonieuse puis d'éviter justement les conflits entre différentes activités qui pourraient poser problème. Ça, on sait très bien qu'on doit travailler là-dessus puis on va poursuivre la démarche dans ce sens-là.

800 La pression immobilière des dernières années fait en sorte que oui peut-être effectivement il y a des territoires à revoir, des secteurs à revoir. Beaucoup de secteurs industriels en ce moment, un des enjeux, c'est qu'ils sont en requalification.

805 Donc, tout revoir, repenser comme il faut ces secteurs-là, c'est quand même une approche très importante à avoir. Oui, un plan d'urbanisme pour fixer certaines balises, mais ensuite dans les planifications détaillées qui vont s'en suivre, d'avoir toujours cette notion-là en tête.

Puis déjà, je pense qu'on l'applique dans certains secteurs primordiaux, je pense à Namur-Hippodrome, par exemple, qui est un beau secteur avec quelques activités nuisibles autour.

810

Mais je pense qu'on peut quand même aller un peu plus loin à certains égards, c'est sûr et certain.

Mme AUDREY SMARGIASSI :

815

Merci beaucoup.

Mme LUCIE CAREAU :

820

J'ajouterais qu'à l'intérieur du schéma d'aménagement actuellement, on a des mesures de distanciation, si je ne me trompe pas, c'est bien ça ? Oui. Des mesures de distanciation qui nous permettent justement d'établir qu'à une certaine distance d'une zone à risque, on doit établir des mesures spécifiques pour inclure s'il doit y avoir de l'habitation.

825

Donc, on se base beaucoup sur ces types d'analyse là et on demande aux développeurs de faire des preuves en lien avec les niveaux de risque qui sont atténués...

Mme AUDREY SMARGIASSI :

830

... oui, mais vous avez actuellement sur votre territoire des développements à côté de la 15 et de la 40, dans les endroits les plus pollués de Montréal, là. Et ils se font...

LA PRÉSIDENTE :

835

... Madame, Madame, je vais vous arrêter, là.

Mme AUDREY SMARGIASSI :

Oui, je vous remercie.

840

LA PRÉSIDENTE :

On ne fera pas un dialogue ici...

845

Mme AUDREY SMARGIASSI :

Je vous remercie. Je suis d'accord, mais j'ai eu les réponses. Je vous remercie beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

850

Merci beaucoup. Je suis désolée, hein, mais je ne peux pas accepter comme ça qu'on se mette à débattre, ce n'est pas la période. C'est une période de questions et on attend des réponses. Alors, je m'excuse si je dérange certaines personnes.

855

Et nous avons une nouvelle intervention téléphonique. Bonsoir, Monsieur.

M. FLORIAN BODEUF :

Bonsoir.

860

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

865

M. FLORIAN BODEUF :

C'est à mon tour, donc mon nom est Florian Bodeuf.

870

LA PRÉSIDENTE :

On vous écoute, Monsieur.

875

M. FLORIAN BODEUF :

O.K., d'accord oui. Donc, je ne sais pas si c'est nécessairement le lieu par rapport au sujet de la rencontre, mais je voudrais discuter de la place de l'auto solo privée, en fait que ce soit thermique ou électrique, sur le territoire de l'Île de Montréal.

880

Qu'est-ce que compte faire la ville de manière drastique pour diminuer la place de ce moyen de transport dans les déplacements à l'intérieur de l'île, mais aussi avec l'extérieur, dans une optique, en fait, de favoriser le transport en commun, le transport actif ou autre ?

885

Par exemple, bon il y a... pour donner des exemples de ce qui se fait ailleurs sur la planète, mais bon évidemment ce n'est pas exhaustif.

890

Par exemple, à Londres ou à Stockholm, il y a une tarification qui est mise en place pour pouvoir entrer dans l'île. À Montréal, c'est très facile à faire puisqu'il y a des ponts ou des tunnels. Donc, c'est très facile.

895

Il y a également la possibilité, comme ça se fait à Tokyo, d'avoir une place de stationnement pour pouvoir acheter une voiture. Je ne sais pas si la ville a déjà réfléchi à d'autres réglementations strictes pour pouvoir permettre la diminution de ce moyen de transport horrible, mais bon j'aimerais savoir ce qui se passe à ce niveau-là.

Parce que si on veut favoriser la place du transport en commun ou du transport actif, il va falloir nécessairement diminuer la place du transport avec ce type de véhicule.

900 **M. GUILLAUME LONGCHAMPS :**

905 Pour ça, donc question vaste qu'elle en est sur la voiture solo. Mais si on revient, puis on se réfère au Projet de ville, c'est une des intentions – comme je le disais tantôt – quand on parle notamment d'espaces publics, concevoir tout d'abord la rue comme espace public avant tout et non comme un tuyau de mobilité pour la voiture. Déjà en partant, c'est quelque chose qu'on veut mettre de l'avant avant tout. Donc, un espace public vivant animé par plusieurs personnes, première chose.

910 Ensuite, évidemment bon, la ville de Montréal, depuis le plan de transport de 2008, même le plan d'urbanisme de 2004 le mentionnait, on mise avant tout transport actif et collectif, ça fait partie depuis plus de 15 ans des planifications stratégiques de la ville. On met ça de l'avant.

915 Il y a tout le partage de la rue qui est quand même, qui demeure un enjeu, c'est sûr et certain. On veut agir au niveau du stationnement, on veut accroître le transport actif, ce qui est déjà fait quand on voit le développement du réseau cyclable des dernières années. Le stationnement également.

920 Egalement aussi au niveau du transport actif, piétons, on veut mieux aménager les trottoirs et tout. Donc, nécessairement, tout ça passe essentiellement pour la ville comme actif municipal par le repartage de la rue puis à revoir l'espace urbain, la rue, comme espace public qui est partagé par tous et qui n'est pas que propriété d'un seul mode de transport.

Donc, ça c'est un des points importants qu'on amène au projet de ville, c'est sûr et certain.

925 Ensuite, juste pour Horizon 2050, l'élément de vision qu'on préconise dans le projet de ville, là, c'est vraiment ; la voiture agit comme un mode d'appoint décarboné, partagé, plus compacte qui circule à basse vitesse. C'est vraiment ça qu'on mise au niveau de la voiture.

930 On ne dit pas que la voiture n'est plus là en 2050, on dit juste qu'elle va être différente puis elle va se véhiculer de façon différente au sein de la ville également.

LA PRÉSIDENTE :

935 Merci beaucoup. Aviez-vous une deuxième question, Monsieur ?

M. FLORIAN BODEUF :

940 Oui, bien j'aurais en fait un deuxième commentaire, enfin question. C'est par rapport à la brigade...

LA PRÉSIDENTE :

 Je vais prendre la question...

945 **M. FLORIAN BODEUF :**

950 ... mobilité. C'est savoir, en fait, c'est une brigade qui se déplace en vélo et qui est sensé peut-être s'assurer de, comment dire, que les automobilistes ou les gens en camion, ou quelque chose comme ça, respectent bien les voies cyclables.

 C'était comme je pense un mandat, ou en tout cas une démarche proactive de la part de la mairesse actuelle dans son premier mandat, mais on n'a pas vraiment vu grand-chose pour le premier mandat.

955 Je sais qu'à Toronto, il y a quand même des choses qui ont été mises de l'avant très rapidement, je ne sais pas ce qui se passe avec ça, en fait, pour l'Île de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

960 Et votre question plus précise ?

M. FLORIAN BODEUF :

965 Bien qu'est-ce qu'il en advient en fait de ce collectif-là de brigade mobilité pour s'assurer que les pistes cyclables sont bien respectées et pas que les cyclistes ne servent qu'à verbaliser par le SPVM, puisque bon ça a déjà été montré par le passé que le SPVM émettait des tickets de manière disproportionnée par rapport à d'autres villes.

970 Donc, je ne sais pas, est-ce qu'à un moment ou un autre la brigade mobilité va entrer en action et puis émettra les tickets qu'il faut aux différents contrevenants ?

LA PRÉSIDENTE :

975 Question intéressante. Est-ce que ça relève du Projet de ville ?

Mme LUCIE CAREAU :

980 Ça relève un peu de notre service, donc je me permets de répondre. Monsieur fait référence à l'escouade mobilité. Il y a eu deux éléments qui ont été mis en place par rapport à ça.

D'une part, l'escouade mobilité spécifiquement dans des situations où on a à gérer des situations temporaires de trafic sur les rues et à assurer la sécurité de tous, donc de toutes les mobilités sur les rues.

985 Mais d'un autre côté, il y a l'Agence de mobilité. Donc on se souvient que l'administration
a transformé le service de Stationnement Montréal en Agence de mobilité durable, qui a pour
mandat justement, d'améliorer le contrôle du stationnement à Montréal, pour s'assurer de laisser
beaucoup plus de place et de donner beaucoup plus d'emphase au transport collectif et au
transport actif.

990

Donc, c'est le mandat de l'Agence qui est en train de se développer et d'évoluer qui en est
rendu à sa troisième année, si je ne me trompe pas. Donc, mais ce n'est pas directement dans le
Projet de ville que monsieur va retrouver, tout ça.

995

Sauf que dans le Projet de ville, il y a des éléments, comme mon ami Guillaume le
mentionnait, sur le partage de la rue et le contrôle du stationnement, qui vont aussi être plus
importants pour s'assurer d'un meilleur partage puis d'une réduction de l'auto solo qui prend
beaucoup d'espace dans nos rues.

1000

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, je vous remercie, Monsieur Bodeuf, de votre intérêt. Merci, au revoir.
Actuellement, il y a une personne en attente. Donc, si les commissaires ont des questions à poser.

1005

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1010

Oui, bien sûr. On aborde assez régulièrement dans le document du Projet de ville, la
question de l'agriculture urbaine. On le présente comme si à mon avis – bien pas à mon avis – ce
que je comprends de ce qui est écrit, c'est qu'on décrit le contexte actuel, il y a beaucoup de
travail, d'études et de projets de toutes sortes là-dessus.

Est-ce qu'on présentera la vision d'ici 2050 de comment se fera l'agriculture urbaine, dans
quel cadre ? Est-ce que ça va même générer de l'emploi ou de l'activité économique ? Est-ce que
ça va générer même un impact sur le, même la structure des bâtiments pour supporter cette

1015 activité-là ? Est-ce que c'est quelque chose qu'on va développer davantage que ce qu'on voit dans le document qu'on a entre les mains ?

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

1020 Oui, bien le Projet de ville énumère des éléments de vision, notamment l'agriculture urbaine en fait partie prenante, c'est sûr et certain. Puis ensuite nous le boulot qu'on a à faire, c'est de rendre plus technique, comme vous mentionnez, certaines pistes de solution, de moyens de mise en œuvre qu'on peut mettre de l'avant. C'est vers ça qu'on veut aller.

1025 Déjà des arrondissements modifient leur réglementation pour favoriser une agriculture urbaine. Je n'ai qu'à penser qu'à Rosemont, par exemple, qui a fait des efforts assez constants dans les dernières années justement pour mettre ça de l'avant pour permettre aux citoyens d'avoir davantage d'agriculture urbaine, ne serait-ce que devant le terrain qui ne leur appartient pas, devant leur logement par exemple.

1030 Dans les saillies de trottoir. Les bâtiments industriels maintenant qu'on peut reconverter puis qu'on peut aménager avec des serres aux toits, aussi c'est une autre préoccupation qu'on peut voir, qu'on pourrait venir édicter ou du moins mettre des balises là-dessus.

1035 Identifier des intentions, c'est souvent ça le plan d'urbanisme, là. On identifie des orientations, des intentions puis ensuite les arrondissements eux doivent adapter la réglementation en conséquence.

1040 Donc c'est comme ça que ça fonctionne le plan d'urbanisme. Donc, effectivement, la culture urbaine est là dans le Projet de ville, on veut la mettre de l'avant, on veut adapter la réglementation aussi également. C'est un processus en cours qui est déjà entamé au sein de la ville, si je pouvais dire.

1045 Donc nous, au plan d'urbanisme, on va être la résultante de tous les travaux qui se font à l'interne actuellement pour pouvoir justement mieux, comment je pourrais dire, pas nuancer l'agriculture urbaine, là, mais l'adapter en fonction des différents territoires montréalais. C'est surtout ça.

1050 On parle de justement créer de l'emploi avec des serres sur des toits, par exemple, c'est un bel exemple. Versus le simple citoyen qui veut avoir juste un lopin de terre pour pouvoir mettre un, cultiver un peu de son côté. Donc, il y a tout ça à revoir.

1055 Puis il y a également, il n'y a personne du milieu avec nous aujourd'hui du laboratoire d'innovation urbaine, mais toute la notion de sécurité alimentaire qui est travaillée au sein de la ville en ce moment va être avec des producteurs locaux sur l'Île ou à proximité de l'Île pour permettre justement de donner des aliments sains à des populations vulnérables, là. C'est un autre des éléments que la ville fait actuellement.

1060 **LA PRÉSIDENTE :**

 Merci.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1065 (Inaudible)... En fait, le Projet de ville c'est un très beau projet qui pourrait, en fait, qui nous amène à penser à une transformation de la ville en 2050 et de ses quartiers. Et est-ce qu'il pourrait également engendrer de la gentrification, une réalité de beaucoup de quartiers déjà de Montréal ?

1070 Qu'est-ce que vous prévoyez faire pour éviter cette réalité, permettre à ce que les personnes vulnérables puissent continuer à habiter leur quartier, à ce que Montréal continue à être une ville abordable ?

1075 Et est-ce que, vous parlez de la mixité sociale dans le projet ? Est-ce que ça va être une
des stratégies que vous allez mettre de l'avant, est-ce que vous avez pensé à d'autres
stratégies ?

Mme LUCIE CAREAU :

1080 Je vais vous ramener aux outils qu'on est en train de développer sur l'équité territoriale,
justement pour ça, parce que quand je parlais tantôt de superposer une lecture des secteurs
vulnérables versus les opportunités de développement, c'est de prévenir au lieu de guérir.

1085 Donc, on veut éviter de faire de l'éco-gentrification parce que là on parle beaucoup de
transition écologique. Evidemment, on l'a vécu à travers le temps quand on fait de la
transformation d'un secteur, il y a un impact sur les milieux existants autour puis on le sait que
c'est souvent des milieux vulnérables autour, parce que c'est des anciens secteurs d'emploi ou
des anciens secteurs industriels.

1090 Donc, c'est ces outils-là qui vont nous aider à prévenir puis à développer parallèlement
des stratégies. C'est pour ça qu'on est accompagnés aujourd'hui aussi des gens du service de
l'habitation, des stratégies communes pour avoir des programmes qui vont autant toucher les
milieux avoisinants que les milieux qui vont être transformés.

1095 C'est une espèce de coordination des interventions, une convergence des interventions
qu'on souhaite faire quand on va agir sur les secteurs. Puis pour ça, bien on a besoin d'avoir une
lecture beaucoup plus claire sur l'équité territoriale comme on le mentionnait tantôt, puis comme
on l'a démontré.

1100 Autant avec les projets de transport collectif structurants qui vont venir dans les quartiers,
qu'avec les autres services qu'on pourrait adapter pour contrer l'impact négatif d'une
transformation qui amène des nouvelles populations puis qui pourraient modifier le mode de vie
des gens qui sont déjà en place.

LA PRÉSIDENTE :

1105

Merci. Alors quelqu'un au téléphone. Bonsoir, Monsieur Salama.

M. RAFIC SALAMA :

1110

Oui, bonsoir. Est-ce que vous m'entendez ?

LA PRÉSIDENTE :

1115

Très bien.

M. RAFIC SALAMA :

1120

Parfait. Ma question ressemble à une qui a été posée un peu plus tôt, mais j'aimerais être plus précis quant au sujet des contraintes et notamment la pollution causée par les autoroutes. Le schéma d'aménagement qui a été adopté en 2015 a intégré des mesures pour assurer le contrôle des nuisances, notamment causées par le bruit et les vibrations puis ça a été intégré au plan d'urbanisme aussi.

1125

À l'époque, le bureau de la santé publique de Montréal avait recommandé également d'intégrer des mesures pour contrôler les effets de la pollution causée par les autoroutes, mais ça n'a pas été fait à l'époque.

1130

Sachant qu'aujourd'hui on a de plus en plus d'études scientifiques connues, reconnues qui démontrent qu'au-delà de tout doute, il y a un lien direct entre la pollution causée par les autoroutes et les maladies respiratoires, cardiovasculaire ; entre autres, le cancer du poumon, la leucémie infantile et j'en passe.

1135

Est-ce que la ville a l'intention, cette fois-ci, d'intégrer des mesures pour contrôler la pollution, donc l'implantation des usages dits sensibles, comme l'habitation, les écoles (coupure de son) ?

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

1140

C'est bien, merci, c'est bien de souligner les efforts qui avaient été faits au schéma d'aménagement en 2015, effectivement, pour l'ensemble de l'agglomération de Montréal.

1145

Maintenant, au plan d'urbanisme, est-ce qu'on peut aller plus loin ? Certainement. Il y a des mesures à mettre en œuvre, il y a différents outils que vous avez nommés qu'on pourrait compléter par la chose, ne serait-ce que par l'affectation par les usages sensibles aux abords des axes autoroutiers.

1150

Déjà des mesures qui étaient présentes au schéma qu'on pourrait renforcer à l'échelle de la ville avec les 19 arrondissements. Je pense qu'il y a une solution à cet égard-là à développer.

1155

Il ne faut pas oublier maintenant si on – je ramène au Projet de ville, je suis un peu tannant avec ça – mais c'est quand même le principe de base. Mais le Projet de ville aborde quand même la notion de santé, bien-être, de qualité de vie comme un des piliers de base sur lequel on veut se reposer puis qu'on veut justement adapter notre réglementation puis nos actions de faire sur le territoire en conséquence.

1160

Donc, c'est sûr et certain quand on parle de santé publique, de qualité de l'air, de pollution puis toutes les études, comme vous le mentionnez, qui prouvent des effets néfastes à cette situation-là, c'est sûr et certain ensuite qu'il faut que ça se transpose dans les outils réglementaires, il faut que ça se transpose dans les balises qu'on doit mettre au plan d'urbanisme.

Ensuite, quel outil à prendre, quel outil à privilégier, il y en a une multitude, il faut choisir le bon, mais oui on veut aller dans ce sens-là c'est sûr et certain.

LA PRÉSIDENTE :

1165 Merci. Aviez-vous une deuxième question, Monsieur Salama ?

M. RAFIC SALAMA :

1170 Non. Merci bien.

LA PRÉSIDENTE :

1175 Merci. Au revoir. Et j'inviterais maintenant une autre personne au téléphone. Bonsoir, Monsieur Saunier. Bonsoir, on vous écoute.

M. JÉRÔME SAUNIER :

1180 Oui, alors ma question concerne encore une fois l'accessibilité universelle. Le Projet de ville indique que les défis à relever consistent à aménager la ville sans obstacles à la mobilité afin d'en bénéficier de façon équitable, autonome et simultanée en toutes saisons.

 Il indique qu'il faut tenir compte de la diversité des besoins, car les limitations fonctionnelles, qu'elles soient permanentes ou temporaires, sont variées.

1185 On indique aussi qu'on entend intervenir sur l'accessibilité des commerces. Les éléments d'une vision d'avenir prévoient des commerces de proximité universellement accessibles. Mais le projet n'indique pas comment atteindre ces objectifs.

1190 Donc, ma question ça serait : quelles mesures la ville devrait-elle prendre pour garantir l'accessibilité universelle des bâtiments privés et des commerces, dans le cadre bâti ancien ?

LA PRÉSIDENTE :

1195 D'accord. Madame Careau.

Mme LUCIE CAREAU :

1200 Oui. Pour l'accessibilité des commerces, il y a une réflexion qui est en cours avec nos collègues du Service de développement économique sur justement comment on pourrait trouver, parce que oui on peut les contraindre par certaines réglementations, mais si on veut que les choses se fassent, il faut aussi avoir des mesures d'incitation.

1205 Donc, on tente de travailler sur comment on peut faciliter l'intégration de nouveaux aménagements et là, ça amène le paradoxe de respect du patrimoine bâti actuel. On sait qu'on a plusieurs commerces qui sont dans des secteurs patrimoniaux et il faut donc avoir une entente ou un accord de principe tout le monde ensemble, sur dire oui on modifie les façades ou on modifie la façon dont les entrées de commerces sont faites pour favoriser cette accessibilité universelle.

1210 Mais en même temps, votre question est vaste parce qu'il y a plusieurs modèles ailleurs aussi. Donc on y travaille. Je dirais qu'on va travailler autant du côté – donc si je récapitule – autant du côté des mesures réglementaires, mais aussi des mesures incitatives qui vont soutenir ceux qui pourraient amener des travaux pour adapter l'aménagement de leurs accès aux personnes avec des difficultés de mobilité.

1215 Pour ce faire, c'est très important, et ça on tente de le faire de plus en plus, de travailler aussi avec les organismes qui représentent ces personnes-là avec ces difficultés-là pour justement s'assurer qu'on a des approches adéquates.

1220 Donc, c'est en cours. Le Projet de ville, bien je laisse toujours à Guillaume le temps de faire le lien avec le Projet de ville, mais il y a des travaux en cours aussi, parallèlement à ça.

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

1225 Bien j'allais justement parler du Projet de ville ! Non, mais dans le sens que c'est
intéressant ce que vous dites. Vous avez soulevé des éléments de vision qu'on propose à l'égard
de l'accessibilité universelle, mais un point important que je voudrais soulever c'est toute
l'importance que, quand on a mis les différentes échelles d'intervention, c'était pour justement
démontrer qu'un sujet, une thématique en soi comme l'accessibilité universelle peut être...

1230 Les actions sont différentes quand on agit auprès du bâtiment, auprès du quartier ou
même à l'échelle de la métropole, il y a certaines notions qu'on doit appliquer à chacune d'elles
puis ce n'est pas uniquement au bâtiment qu'on doit...

1235 Souvent, on pense à l'accessibilité universelle comme il faut réaménager l'entrée d'un
commerce, mais c'est beaucoup plus que ça ; c'est l'accès aux commerces, comment les trottoirs
sont aménagés, comment l'accès en TC est aménagé pour se rendre à ces commerces-là.

1240 Donc, c'est toute cette notion-là puis cette chaîne entre les différentes échelles qu'on veut
aborder. C'est ça qu'on proposait dans le Projet de ville pour dire : voici une thématique, mais elle
se déconstruit en différentes façons de faire en fonction des échelles d'intervention.

LA PRÉSIDENTE :

1245 Merci. Monsieur Saunier, avez-vous une deuxième question ?

M. JÉRÔME SAUNIER :

1250 Oui. Pour faire un suivi sur la question du patrimoine, est-ce que la ville considère que le
patrimoine – parce que bon la ville veut discuter de ces choses-là avec les parties intéressées –
est-ce que la ville considère que le patrimoine, le droit de propriété finalement, l'emporte sur les
droits de la personne garantis par la Charte des droits et liberté de la personne et notamment, est-

ce que ça l'emporte sur la (inaudible) de non-discrimination qui incombe à tout le monde, y compris la ville et les propriétaires de bâtiments commerciaux ?

1255

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Alors, quelle est la priorité ? Le droit des personnes ou le respect du patrimoine ?

1260

Mme LUCIE CAREAU :

Je me suis peut-être mal exprimée quand j'ai parlé tantôt des notions de patrimoine. Je faisais référence à des réglementations existantes.

1265

Donc, ce que je voulais dire c'est qu'il faut faire une réflexion sur les règlements existants qu'on a actuellement. Si on veut justement favoriser le droit des personnes et leur accessibilité, bien il faut revoir peut-être certains éléments qui sont dans notre réglementation qui empêchent de s'ajuster en lien avec ça, sans toutefois – et là je ne veux pas recevoir des tomates de l'autre côté non plus – sans toutefois dénaturer complètement, évidemment, les caractéristiques patrimoniales montréalaises.

1270

Mais je pense qu'il y a moyen de faire entre les deux. C'était plutôt un point sur la révision des réglementations actuelles.

1275

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Saunier de votre intérêt. Une autre personne dans la salle cette fois-ci. Bonsoir, Monsieur Charles.

1280

M. CARLO CHARLES :

1285 Alors, ma question (coupure de son) à prendre en compte un peu (coupure de son) particulièrement dans le Plan d'urbanisme et de mobilité. Généralement quand on conçoit ces plans, on conçoit ces plans pour des familles avec des enfants, le plus souvent.

1290 Donc, dans ce plan de 2050, est-ce que la ville est en train de prendre en compte la construction de certains espaces où les gens qui ne sont pas en famille, les gens seuls, les célibataires, les personnes veuves, et cetera, puissent se retrouver dans la ville pour partager des moments ?

1295 Parce que tout à l'heure j'ai entendu la mention de l'occupation des espaces publics, l'occupation de la rue et l'occupation de la rue, ce n'est pas seulement par des voitures ou des véhicules, c'est aussi par des gens.

 Donc, est-ce qu'on prend en compte l'inclusion de ces personnes-là dans ces plans ?

1300 **LA PRÉSIDENTE :**

 Merci.

Mme LUCIE CAREAU :

1305 Oui, peut-être que ta petite diapo...

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

1310 ... la diapo, ah oui, cette diapo-là, oui.

Mme LUCIE CAREAU :

1315 Oui. Alors, il y a justement une volonté de voir la personne dans toute sa panoplie ou sa diversité, quand on parle des gens. Donc, on ne veut pas – puis c'est un peu aussi avec l'approche ADS + intersectorielle – on veut s'assurer que l'espace public soit adéquat pour tous les types d'usagés.

1320 Donc, c'est certain qu'il y a des besoins spécifiques selon les catégories de personne, les familles, les enfants, les personnes âgées, les personnes... les jeunes adolescents.

1325 Mais quand on pense par exemple à la rue, on est dans le lieu le plus universel et le plus neutre qui soit puis on veut – moi je pense toujours au titre d'un chercheur français, François Ascher, qui avait travaillé sur la mobilité – qui disait : « *La rue est à nous tous* », mais c'est ce qu'on souhaite.

1330 C'est vraiment la vision dans le Projet de ville, la rue appartient à tous et il faut laisser de la place aux plus vulnérables d'abord. Puis quand on parle de vulnérabilité, bien on parle aussi des personnes, évidemment, un piéton, c'est la personne la plus vulnérable dans la rue et c'est à lui d'abord qu'on doit penser quand on conçoit ces lieux publics là.

LA PRÉSIDENTE :

1335 Monsieur Charles, vous vous êtes rassis. Donc, moi je me permettrais de poser votre deuxième question, si vous voulez bien.

1340 Tout à l'heure, vous avez clairement dit, Monsieur Longchamps, « la rue doit être un lieu public pour les piétons, pour la mobilité active et pas seulement un couloir pour l'automobile ». Monsieur Charles dit « bien dans les piétons, il y a toutes sortes de monde ».

Et il y avait monsieur Saunier qui disait « bien il y a aussi des gens qui ont une mobilité réduite », donc on joue avec ça.

1345 Mais très souvent quand on fait du réaménagement de rue, le critère c'est la grosseur des camions de pompiers et des autres véhicules d'urgence. Est-ce que ça serait possible d'envisager pour 2050 que ces camions et ces véhicules d'urgence soient de plus petite taille pour permettre que la rue reste un lieu public, tout en étant sécuritaire ?

1350 **M. GUILLAUME LONGCHAMPS :**

Là-dessus, on peut jouer à deux volets, là. Premièrement, le plan d'urbanisme, est-ce qu'on peut intervenir dans la grosseur des camions, peut-être pas nécessairement, mais je pense qu'il y a des représentations qui peuvent être faites en ce sens-là, à un certain niveau.

1355 De l'autre côté, la ville peut quand même se positionner clairement en émettant des balises claires sur la façon qu'elle considère son espace public puis comment elle compte l'aménager dans les prochaines années, pour justement essayer d'arriver à un terrain ou une entente commune justement avec ensuite de l'autre côté la grosseur des camions. Il y a ces deux volets-là qu'il faut travailler.

1360 Le plan d'urbanisme, nous on agit sur qu'est-ce qui est territorial sur l'aménagement du territoire puis la façon qu'on souhaite développer notre territoire, mais ça n'empêche pas qu'on peut quand même effectuer des représentations auprès des instances qui sont responsables de telles choses comme la grosseur puis le minimum que le camion de pompiers doit avoir. C'est sûr et certain.

1365 Ça fait qu'il y a ces deux volets-là qu'on peut jouer. Il y a l'aspect aménagement, mais l'aspect représentations qui est très important.

1370

Mme LUCIE CAREAU :

1375 Si vous me permettez, j'inviterais peut-être Floriane Vayssières à parler du partage de la rue puis des fonctionnalités des rues sur notre perception actuelle quand on est en train de modifier notre façon de voir l'aménagement et la géométrie des rues.

Mme FLORIANE VAYSSIÈRES, cheffe de division Planification et développement de la mobilité :

1380

Mon nom est Floriane Vayssières, je suis cheffe division Planification et développement de la mobilité.

1385 Donc, comme disait madame Careau, en effet donc on travaille sur le partage de la rue, on essaie d'intégrer le plus possible les différents modes les plus vulnérables, notamment les piétons et les cyclistes. Et de redonner de la place, le plus possible, à ces modes-là, tout en intégrant évidemment les différents besoins qu'on a, que ce soit au niveau de la sécurité ou au niveau des différents camions.

1390 Mais on trouve une façon de leur laisser le plus de place possible à ces modes actifs là, notamment parfois en réduisant le nombre d'espaces de stationnement pour pouvoir permettre d'avoir de la place pour les modes actifs, collectifs au niveau du partage de la rue.

LA PRÉSIDENTE :

1395

Merci beaucoup, Madame. Alors, j'ai pas personne en attente. Donc, oui, Monsieur.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1400

Peut-être pour compléter, demander à madame... j'ai pas compris votre nom, madame Floriane, je crois ?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1405

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Ma question, ça porte justement sur la desserte des quartiers au niveau du transport des denrées. Alors, même si la rue va être adaptée pour répondre au maximum aux besoins de la population, des piétons, la mobilité durable et tout ça, mais les commerces, les grandes surfaces qui vont probablement toujours exister, ils vont toujours avoir besoin de recevoir les denrées, il va toujours y avoir une problématique de distribution.

1410

Comment allez-vous aborder ça dans le plan d'urbanisme ?

1415

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

Très intéressant cette question...

1420

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Pas seulement en considérant le vélo cargo, mais je veux dire les distributions de denrées de beaucoup plus grandes tailles ?

1425

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

Oui, c'est ça, en termes de logistique urbaine, il y a déjà plein d'innovations qui se font en ce moment. Bon, vous parlez de vélo cargo, c'est vous qui l'avez nommé, mais au-delà de ça effectivement, il y a différentes façons de transborder.

1430

Là vous parlez de denrées, mais tout, t'sais je veux dire, tout le commerce électronique a engendré quand même une multitude de camions dans nos quartiers résidentiels...

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1435

... les denrées de grandes tailles. Par exemple, les gens qui vont recevoir leur commande d'épicerie, mais aussi des réfrigérateurs puis du mobilier par exemple ?

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

1440

Le Projet de ville mentionne justement qu'on veut une logistique urbaine plus adaptée au milieu, au contexte. Donc voir de quelle façon ça peut être fait, il y a plein d'outils, plein de façons de faire qui existent.

1445

Est-ce que des secteurs de transbordement justement pour éviter que les grands camions de grandes tailles arrivent dans nos quartiers résidentiels comme d'autres villes font dans le monde, c'est un moyen, entre autres, qui existe.

1450

De mieux gérer les aires de chargement aussi également pour qu'ils ne soient pas en conflit avec les piétons, d'autres usagés plus vulnérables, c'est une autre façon d'agir et sur le bâtiment directement.

1455

Donc, c'est un peu l'avantage du Plan d'urbanisme et de mobilité, là, je le répète, d'agir sur les deux fronts. Donc, qu'est-ce qu'on peut faire en termes de mobilité puis de logistique urbaine pour revoir les grands camions puis leur pertinence ou pas dans les secteurs denses résidentiels.

1460

Et ensuite, d'agir sur les bâtiments pour éviter justement que les aires de chargement soient conflictuelles ou peuvent causer problème pour les piétons et les cyclistes.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Merci.

1465 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Monsieur Charles.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1470

Oui. Toujours par rapport à l'occupation des espaces, combien y a-t-il de Montréalais maintenant et actuellement et en termes de projection – pas seulement en termes de nombre en 2050 – est-ce que vous avez une projection par rapport au profil, groupe d'âge pour voir l'utilisation, comment penser l'utilisation de l'espace public, comment voir cette occupation-là évoluer ?

1475

Est-ce qu'on peut bien le concevoir maintenant, mais en 2050, il va y avoir, l'image ou la réalité maintenant risque de changer dans 10, 20 ou 30 ans ?

1480 **Mme LUCIE CAREAU :**

Oui. Je pense que t'es à la recherche d'une carte, hein ?

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

1485

Oui, je ne veux pas dire les mauvais chiffres. Par cœur précis, là, la ville de Montréal, c'est autour de 1.9 million de personnes en ce moment. Les projections, puis là, je veux... je peux vous envoyer les chiffres à la fin de la séance et trouver les bons chiffres exacts, mais je ne veux pas donner un chiffre erroné aujourd'hui, puis c'est ça que j'essaie de trouver rapidement. Ah, je l'ai ici.

1490

Donc, 2016, on avait 1 959 000 pour l'Île de Montréal au complet, son agglomération. 2050, les projections vont vers une variation de plus de 400 000 de population d'ici 2050.

1495 Donc, c'est quand même, on passerait de 1 950 000 à 2 382 000. C'est ça la projection anticipée pour les 30 prochaines, bien oui 30 prochaines années, on partait de 2016, les 34 prochaines années. C'est ça que ça donne comme projection.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1500 Vous permettez une sous-question, oui ?

LA PRÉSIDENTE :

1505 Oui, oui, je vous en prie.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1510 Et en termes de profil, au-delà du nombre, est-ce qu'il va y avoir, est-ce que le vieillissement va s'arrêter, le vieillissement de la population, est-ce qu'il y aura plus de jeunes, est-ce que ce sont des analyses que vous avez déjà ?

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

1515 J'ai toutes ces données-là, il faut juste que je les trouve. Je ne veux pas dire les mauvais chiffres.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1520 Alors, vous pourrez...

LA PRÉSIDENTE :

Alors, est-ce qu'on peut s'entendre que vous nous les enverrai et qu'on les rendra publics ?

1525

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

Sans problème.

1530

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Merci.

1535

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

Oui, oui, sans problème, c'est sûr et certain.

1540

Mm LUCIE CAREAU :

Pour vous assurer, ils ont fait des ateliers prospectifs justement pour avoir toute cette vision-là du futur 2050 à quoi ça ressemblera en termes démographique. Donc, on va pouvoir vous envoyer tout ça.

1545

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Merci.

1550

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, il y a une personne en deuxième tour, je pense, au téléphone. Oui, Bonsoir, Madame. Rebonsoir.

1555

Mme JODY NEGLEY :

Oui. Bonjour. Alors, je m'appelle Jody Negley, j'ai posé une question au tout début. J'aurais une deuxième question à l'égard de l'application, justement et avec la population vieillissante et tout le drame qu'on a vécu ensemble au niveau de la pandémie.

1560

On comprend que les gens désirent rester chez eux, vieillir en place. Est-ce que la ville de Montréal est prête à réclamer auprès de la province le changement de réglementation pour que le design universel soit le nouveau standard minimal pour que tout logement soit construit de façon à être accessible à tous, les familles, les personnes âgées, les personnes qui ont une maladie temporaire ou un handicap permanent ?

1565

Tout le monde est desservi par le design universel, mais c'est beaucoup du domaine de la province, mais la ville de Montréal, est-ce que vous êtes prêts à être ouverts à cette vision pour l'habitation du futur, pour que tout le monde soit inclus et intégré dans la communauté ?

1570

LA PRÉSIDENTE :

Oui, Madame Careau ?

1575

Mme LUCIE CAREAU :

Je vais inviter ma collègue, madame Tarditi du Service de l'habitation, à répondre.

1580

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Voulez-vous répéter votre nom, s'il vous plaît ?

1585 **Mme CLOTILDE TARDITI, directrice de service, Service de l'habitation :**

Oui, bien sûr. Bonjour tout le monde. Donc je m'appelle Clotilde Tarditi, je suis la directrice du Service de l'habitation pour la ville de Montréal.

1590 Alors, c'est une excellente question, Madame et effectivement, la pandémie nous a ramenés à cette réalité que le logement occupe une place primordiale dans la qualité de vie des personnes.

1595 Et en particulier, tous les enjeux liés au vieillissement sont effectivement à prendre en considération et vont venir grandissant dans l'avenir. Et ce que je peux dire par rapport à votre question et vous l'avez dit vous-même, il y a différents champs de compétences et au niveau provincial, c'est la Régie du bâtiment du Québec, notamment, qui a certaines compétences en matière de réglementation.

1600 Par contre, au niveau de la ville de Montréal, je pense que ça a déjà été mentionné par mes collègues précédemment, il y a une volonté de sensibiliser aux enjeux d'accessibilité universelle dans divers domaines, dont l'habitation.

1605 Au niveau de l'habitation, ce qu'on peut voir, c'est que cet enjeu est tout aussi important, tant au niveau du développement de nouveaux immeubles. On pense à, notamment en matière de logement social et communautaire où on a une forte volonté de poursuivre ces constructions-là et d'avoir une mixité sociale en lien avec ça, et donc de prévoir des bâtiments en logements social et communautaire, notamment, qui se préoccupent de cet enjeu d'accessibilité universelle.

1610 Alors, ça ce sont des choses qu'on essaie d'influencer, tant au niveau des paliers de gouvernement supérieur que de notre propre façon de travailler ces projets-là pour sensibiliser l'ensemble des acteurs en habitation sur la nécessité dès le départ, d'avoir le plus possible cet accessibilité universelle et les financements qui vont avec.

1615 Ça c'est pour les développements de nouvelles unités. Mais il reste qu'une grande majorité des Montréalaises et des Montréalais, vivent et continueront de vivre dans les prochaines années dans des immeubles existants.

1620 Donc là, ça veut dire qu'il y a aussi des efforts à faire à ce niveau-là et par exemple, à la ville de Montréal, on met en œuvre un programme que peut-être vous connaissez, Madame, qui est le programme d'adaptation de domicile. Qui est un programme qui permet justement à des personnes en situation de mobilité réduite, pas forcément des personnes âgées, d'ailleurs.

1625 Des personnes qui ont des besoins particuliers, de pouvoir bénéficier d'un certain nombre de subventions pour justement les accompagner et les aider à mieux adapter leur logement et par le fait même, souvent ça a l'effet, évidemment, de maintenir plus longtemps les personnes chez elles et leur permettre, parce que c'est démontré, c'est un souhait de la plupart des personnes vieillissantes, c'est de rester à la maison le plus longtemps possible.

1630 Et donc l'aménagement du logement est un facteur important pour leur permettre de rester le plus longtemps possible, en partenariat évidemment avec d'autres acteurs, dont nos collègues de l'EN3S pour tout ce qui est soin à domicile qui ont un rôle aussi important à jouer.

LA PRÉSIDENTE :

1635 Merci beaucoup, Madame Tarditi. Madame Negley, avez-vous une autre question ? Ah, elle n'est plus en ligne, je pense. Alors, on a...

1640

Mme JODY NEGLEY :

Oui, je suis là, excusez-moi j'étais *mute*. J'aurais juste un complément à la première question. C'est que finalement, c'est beaucoup plus coûteux d'adapter un logement déjà bâti et de reconstruire et en passer par le programme d'adaptation du domicile.

1645

Je peux vous assurer que c'est un enfer à vivre et à endurer. Et que toutes constructions neuves, si vous êtes, est-ce que la ville s'engage à ce que 100 % des nouveaux logements, unités, soient sans obstacle pour que ça minimise le besoin de faire des travaux majeurs par après ?

1650

Alors, c'est un engagement facile que la ville peut faire pour ses propres projets au niveau de logements communautaire et social et il me semble que ça devrait être fait pas juste en 2050 ou 2030, mais immédiatement, parce que le besoin est vraiment criant.

1655

Est-ce que cet engagement est là ?

Mme CLOTILDE TARDITI :

1660

Alors, malheureusement, je ne peux pas prendre cet engagement dans le sens où ce n'est pas de la compétence de la ville de pouvoir prendre cet engagement seul. Par contre, on peut, je pense, s'engager à continuer le travail de sensibilisation et de représentations à l'égard des différentes instances et paliers de gouvernement qui eux peuvent éventuellement régler en la matière.

1665

Mais je peux vous assurer que pour les projets de logements social et communautaire, on est vraiment particulièrement sensibilisés à cette question-là et on saisi l'ensemble des opportunités, des occasions qui nous permettent de nous améliorer pour effectivement construire dès le départ des logements accessibles.

1670 **LA PRÉSIDENTE :**

Je voudrais juste bien saisir l'enjeu. La Régie du bâtiment, c'est provincial. Et là, ce que je comprends, c'est que la ville de Montréal, par règlement, ne pourrait pas donner des indications plus précises et que le Code du bâtiment modifié par la ville ne pourrait pas se faire ? Est-ce que c'est ça que je comprends ?

1675

Mme CLOTILDE TARDITI :

Oui. Puis je ne sais pas si Lucie tu veux compléter, mais je dirais oui.

1680

Mme LUCIE CAREAU :

On a un règlement de construction à la ville qui doit respecter ce que le Code du bâtiment fait. Là, je ne peux pas, je ne suis pas la spécialiste, donc je ne veux pas m'engager ce soir à aller dans le détail par rapport à ça, mais on peut vérifier. On va aller vérifier auprès de nos collègues si on pourrait aller plus loin en termes d'exigences par rapport à l'accessibilité universelle dans le règlement de construction.

1685

LA PRÉSIDENTE :

1690

Merci. Merci beaucoup.

Mme CLOTILDE TARDITI :

1695

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Il y a une autre personne dans la salle. Bonsoir, Monsieur Xiè.

1700 **M. ANDY XIÈ :**

Bonsoir, les Commissaires et bonsoir les représentants de la ville. Alors, ma question c'est : avez-vous des idées ou des solutions qu'on peut voir se matérialiser d'ici 2050 ou si possible plus tôt, comment pour aider les commerces à survivre maintenant et prospérer plus tard ?

1705

LA PRÉSIDENTE :

Alors, l'aide aux commerces, c'est un peu ça la question. Comment s'assurer de la survie des commerces ?

1710

Mme LUCIE CAREAU :

Est-ce que Pamela je peux t'inviter à nous aider à répondre à cette question-là ? Oui, merci beaucoup. Donc, Pamela Echeverria qui est au Service de développement économique. Comme je l'ai dit tout à l'heure, on est plusieurs à travailler sur la Réflexion et simultanément, le Service de développement économique travaille sur la relève économique de Montréal.

1715

Donc, si tu veux, Pamela, s'il te plait.

1720

Mme PAMELA ECHEVERRIA, commissaire Développement économique :

(Inaudible) que depuis la pandémie, la ville a beaucoup investi (coupure de son) pour accompagner des commerçants (coupure de son). On est en train de travailler sur la stratégie Centre-ville, notamment, dans laquelle il va y avoir des mesures qui vont être destinées aussi à favoriser une plus grande visibilité au niveau commercial, notamment à travers des initiatives en animation.

1725

1730

Tout le volet, le lien avec le volet culturel aussi qu'on veut développer davantage sur les axes commerciaux. Puis aussi, venir en soutien pour l'amélioration de l'aménagement du domaine public, notamment. Là, on parle vraiment pour le secteur centre-ville.

1735

En dehors de ce secteur-là, on travaille aussi en collaboration avec nos différents collègues d'autres unités dans le cadre de certains projets urbains, pour justement amener une plus grande diversification des activités, là où il y a aussi des activités commerciales, parce qu'on sait que plus on diversifie, plus aussi ça attire des clientèles et ces clientèles-là vont être aussi de futurs consommateurs des commerces. Donc ça c'est une stratégie qu'on met de plus en plus en place.

1740

Et on peut aussi dire que les commerces locaux sont un élément extrêmement important et structurant des quartiers. Donc, c'est sûr qu'avec nos collègues au niveau des sociétés de développement commercial, on travaille pour justement voir quelles sont les mesures précises qui sont à mettre en place.

1745

Donc, on travaille avec les différentes sociétés de développement commercial pour essayer de voir quelles sont les interventions spécifiques qui sont à mettre en œuvre parce qu'il y a une typologie qui est très diversifiée au niveau des commerces et des axes commerciaux.

1750

Et donc on veut s'assurer qu'on met les bonnes stratégies en place, dépendamment des besoins aussi qui sont criants et qui peuvent être différents d'un axe ou d'une structure commerciale.

1755

J'ajouterais aussi qu'au niveau, si je parle pour le Service de développement économique, on a des collègues aussi qui travaillent directement sur l'accompagnement des commerçants.

Donc, il y a des tables de travail, il y a différentes initiatives qui sont mises en place pour essayer de sonder, dans le fond, les besoins des commerçants pour adapter notamment nos

programmes, à la ville, pour améliorer dans le fond, les conditions des commerçants qu'on sait qu'ils sont extrêmement éprouvés encore aujourd'hui.

1760

Et notamment, dans la perspective d'allier les commerces locaux pour assurer que dans nos quartiers, on a cette diversité commerciale qui est extrêmement importante et qui est, pas juste au niveau commercial, mais aussi pour la qualité de vie dans les quartiers.

1765

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Xiè, aviez-vous une deuxième question ?

1770

M. ANDY XIÈ :

O.K., oui. La deuxième, ça serait comment on peut alléger les trafics qu'on a maintenant dans le plan Projet de ville, les trafics de circulation ?

1775

Mme LUCIE CAREAU :

La circulation automobile ?

1780

M. ANDY XIÈ :

Oui.

1785

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

Mme LUCIE CAREAU :

1790 Oui, Guillaume.

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

1795 Je peux y aller pour cette question-là. Quand on parle de, dans le Projet de ville, on parle notamment de réduction de l'espace de l'automobile, réduction de l'auto, puis d'avoir également à croître les autres modes de transport pour justement diminuer cette congestion routière là qu'on connaît.

1800 On ne peut pas agir sur tout, les autoroutes et tout, c'est pas notre compétence, mais au moins au sein de la ville, si on peut accroître les autres modes de transport collectif et actif pour avoir un effet puis un transfert modal vers ce mode-là pour atténuer la présence de l'automobile sur nos routes, qui occasionne par le fait même, bien congestion, pollution, accident, sécurité routière qu'on doit tenir compte.

1805 Donc, on préconise avant tout de développer mode TC actif, c'est sûr et certain. À cet égard-là également, là peut-être que Floriane pourrait compléter ma réponse ou pas. Mais il y a un effort également au niveau des feux de circulation pour assurer puis maximiser la fluidité des déplacements sur les artères notamment, pour éviter des congestions puis des arrêts, bien de la congestion routière finalement, là.

1810

M. ANDY XIÈ :

1815 Donc, ça veut dire que si on favorise les transports actifs, les gens qui sont comme à mobilité réduite, eux, qu'est-ce que... ils ne peuvent pas utiliser le transport actif, hein ?

M. GUILLAUME LONGCHAMPS :

1820 Oui, bien dans tous les cas, même la vision 2050, on préconise, la voiture est présente toujours en ville, on parle du partage de la rue. On veut une accessibilité à l'ensemble des ressources urbaines pour tous et toutes. On comprend l'enjeu de certaines personnes en termes de mobilité.

1825 Donc, c'est sûr et certain qu'on doit, tout le monde doit trouver son propre mode, sa bonne façon de se déplacer sur le territoire montréalais, mais ça n'empêche pas ; l'automobile va demeurer un mode parmi un autre, mais d'autres modes peuvent être mis de l'avant, justement pour peut-être apaiser la présence automobile sur nos routes, c'est sûr et certain.

1830 **M. ANDY XIÈ :**

O.K., merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1835 Merci. Bonsoir, Monsieur Xiè.

1840 Écoutez, il est 20 h 30 et quelques secondes. Il n'y a pas personne actuellement inscrit dans les registres et je vais fermer les inscriptions au registre. Donc, je vous annonce qu'on va bientôt se quitter. On va arrêter ici la séance questions-réponses.

Je voudrais remercier les représentants de la ville et je vous souligne que les informations communiquées ce soir sont déjà disponibles sur notre site Internet ou sur le point de l'être.

1845 Nous les commissaires, on a d'autres questions. On va les envoyer par écrit aux représentants de la ville et leurs réponses seront publiques aussi.

1850

Je vous rappelle qu'à partir de maintenant et jusqu'à l'automne, vous pouvez partager vos souhaits, vos préoccupations concernant le Montréal de demain, sur notre plateforme de dialogue [reflexion 2050.ca](http://reflexion.2050.ca).

1855

Vous y trouverez également toutes les informations pertinentes pour la suite de cette consultation publique. Vous pouvez toujours téléphoner, pour de plus amples renseignements, à Gilles Vézina, ici à l'Office, au 514-872-8510.

1860

Alors, au nom de la commission, je voudrais remercier les citoyennes et citoyens qui ont participé à cette soirée et remercier toute l'équipe de la ville de Montréal qui s'est déplacée pour répondre aux questions, ainsi que l'équipe technique qui nous soutient derrière.

Alors, bonne soirée puis on va tous aller voir District 31 en différé. Voilà ! Merci, au revoir.

AJOURNEMENT

1865

1870

1875

1880

1885

Je, soussignée, Cindy Lavertu, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des témoignages et opinions pris dans cette audience au moyen de la sténotypie, par visionnement Web et/ou piste audio et selon la qualité de ceux-ci.

1890


Cindy Lavertu, s.o.