

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. JEAN PARÉ, président de la commission
Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire
M. GAÉTAN LEBEAU commissaire
Mme STÉPHANIE WELLS, analyste

**PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
DU QUARTIER DES GARES (PPU)**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 19 mai 2015, 19 h
Basilique-Cathédrale Marie-Reine-du-Monde
1110, rue Mansfield
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 19 MAI 2015.....
MOT DU PRÉSIDENT..... 1

PRÉSENTATION :

PAR L'ARRONDISSEMENT 4

PÉRIODE DE QUESTIONS:

M. Ron Rayside 19
M. Franck Delache 27
M. Éric Michaud..... 33
M. Gabriel Filion 43
M. Paul Legault..... 46
M. Dinu Bumbaru 56
Mme Geneviève Zevort 71
M. Marc-André Carignan..... 79
M. Guy Lamarre..... 87
M. Jacques Sidoun 95
Mme Claire Adamson 106
M. Franck Delache 109

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vous souhaite la bienvenue à cette séance d'information sur un programme particulier d'urbanisme pour la partie du centre-ville de Montréal qui est désignée sous le nom de Quartier des gares. La Basilique Marie-Reine-du-Monde où nous nous trouvons ce soir est située d'ailleurs dans le Quartier des gares.

10 Je m'appelle Jean Paré, je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. La présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, m'a confié la présidence de cette commission. Je serai secondé par madame Isabelle Beaulieu et par monsieur Gaétan Lebeau qui sont également commissaires à l'OCPM. Nous sommes appuyés dans nos travaux par madame Stéphanie Wells qui agira à titre de secrétaire-analyste de la commission.

15 Quelques mots maintenant sur la consultation publique et sur l'Office. Une consultation est destinée d'abord aux citoyens qui ont le droit d'être renseignés sur un projet susceptible de modifier leur cadre de vie. Ils ont aussi le droit de faire valoir leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions que les élus auront à prendre relativement à un tel projet.

20 L'Office, comme son nom l'indique, a pour mandat de tenir des consultations publiques. Son mandat lui vient de la Charte de la Ville de Montréal. Même s'il est régi par la charte, l'Office est une entité distincte et indépendante. Les commissaires ne sont ni des élus, ni des fonctionnaires, et toute personne qui préside une commission ou qui en fait partie s'engage à respecter le Code de déontologie des commissaires, code dont vous pouvez prendre connaissance à la table d'accueil et sur le site internet de l'Office.

25 Comme la plupart d'entre vous le savez déjà, la consultation publique se fait en deux parties. La première partie qui commence ce soir, c'est celle qui permet aux citoyens et à la commission d'aller chercher toute l'information possible sur le projet. Nous recevrons toutes les personnes désireuses de poser des questions. Ce n'est donc pas le moment ce soir d'exprimer

30

son opinion, c'est le temps de s'informer. Nous entendrons votre opinion et vos commentaires durant la deuxième partie de la consultation au mois de juin.

35 Une fois les deux parties de l'audience terminées, mes collègues et moi analyserons l'information relative au projet et les opinions qui nous auront été communiquées. Nous rédigerons un rapport contenant nos constatations, notre analyse, ainsi que les avis et les recommandations qui en seront ressortis. La présidente de l'Office transmettra ce rapport au
40 maire de Montréal et au président du comité exécutif. Le rapport sera rendu public deux semaines plus tard. Les rapports de la commission ont une valeur consultative, les décisions relatives au projet de PPU appartiennent aux élus de la Ville de Montréal.

Dans quelques minutes, je donnerai la parole au représentant de l'arrondissement Ville-Marie, monsieur Marc Labelle. Il nous présentera les personnes qui l'accompagnent. Par la suite,
45 le porte-parole de l'équipe fera une présentation du projet d'une durée d'environ trente minutes. Cette présentation sera suivie d'une pause au cours de laquelle les gens qui désirent poser des questions pourront s'inscrire au registre qui est à la table d'accueil, donc à l'entrée de la salle.

Au retour de la pause, j'appellerai les citoyens selon l'ordre d'inscription pour qu'ils
50 prennent place à la table qui est devant nous. Vous aurez droit à deux questions par intervention. Vous pourrez cependant vous réinscrire pour revenir avec d'autres questions. Le registre restera ouvert aussi longtemps que nécessaire.

Je vous demanderais de limiter les préambules et de vous en tenir à l'essentiel, c'est-à-
55 dire à ce qui est indispensable pour comprendre votre question. Ces modalités permettent au plus grand nombre possible de personnes de s'informer. Les questions sont toujours adressées au président, même chose pour les réponses qui seront fournies par les représentants de l'arrondissement, les personnes-ressources et les consultants.

60 Mes collègues et moi pouvons par ailleurs intervenir pour obtenir de l'information supplémentaire ou faire clarifier certaines réponses. Si une réponse ne peut être donnée au cours de la séance de ce soir, elle devra être fournie à la séance du lendemain, le cas échéant,

65 ou encore par écrit, dans les meilleurs délais. Toutes les réponses sont publiques. Elles font partie du dossier d documentation qui est accessible à tous. Il en va de même pour tous les documents, toutes les illustrations qui sont présentées ou déposées, non seulement pendant l'audience mais pour toute la durée de la consultation.

70 Cette séance va se dérouler en français mais les citoyens qui voudraient s'exprimer en anglais peuvent le faire. So, tonight's hearing will be held in French, but anyone who prefers to address the Board in English is welcome to do so.

75 Enfin, l'assemblée de ce soir est enregistré et sténographiée. Tout ce qui sera dit au cours de l'audience sera enregistré et transcrit. Les transcriptions feront partie du dossier de documentation qui est disponible à la fois sur le site internet et au bureau de l'Office en version papier.

80 Par ailleurs, la session de ce soir devrait se terminer au plus tard vers 22 h et, au besoin, nous en tiendrons une autre demain soir, ici même, à la même heure. Je vous le confirmerai plus tard en fonction du déroulement de la soirée.

85 En terminant, j'ai pour tâche principale de favoriser la participation de tout le monde et de permettre à toutes et à tous de bien se renseigner sur le projet. Pour y arriver, rien de tel qu'un climat serein et courtois. Par conséquent, nous ne tolérons ni manifestation d'appui ou de désapprobation, ni propos injurieux ou diffamatoires.

90 Donc outre madame Wells que j'ai nommée tout à l'heure, il y a d'autres personnes de l'Office qui jouent un rôle important pour les fins de cette consultation. Monsieur Gilles Vézina, qui est au bureau de l'Office, qui est attaché de recherche et de documentation, c'est la personne à contacter si vous avez besoin de renseignements supplémentaires sur la démarche donc à l'Office. Ici même à la table d'accueil se trouvent madame Christelle Lollier-Théberge et madame Julie Dubé. Il y a madame Brunelle-Amélie Bourque qui s'occupe de la logistique et notre sténographe ce soir est madame Louise Philibert. Monsieur Yvon Lamontagne est le technicien

du son et monsieur Fred Tougas, le photographe. Je signale entre autres la présence dans la salle du secrétaire général de l'Office, monsieur Luc Doray.

95

Enfin, si ce n'est déjà fait, je vous invite à éteindre vos cellulaires et je vous en remercie d'avance.

100

Je donne maintenant la parole à monsieur Marc Labelle, directeur de l'aménagement et des services aux entreprises de l'arrondissement Ville-Marie pour la présentation de son équipe, puis celle du projet.

M. MARC LABELLE :

105

Merci, Monsieur le président. Ce soir, nous vous présentons un projet structurant qui vise à rehausser l'attrait et le rayonnement du centre-ville de Montréal et qui, à titre, promet d'être particulièrement porteur pour l'avenir de notre métropole. Cette proposition est le fruit de plusieurs mois de recherche et de design effectués par une équipe aussi chevronnée que passionnée. Il vous appartient maintenant et pour le prochain mois de contribuer à peaufiner davantage la proposition.

110

115

Je suis accompagné, à ma gauche, de monsieur Bruno Collin, urbaniste et chef d'équipe à l'arrondissement de Ville-Marie. En face de moi, madame Stéphanie Turcotte, conseillère en aménagement à l'arrondissement de Ville-Marie et urbaniste. Également de collègues de l'arrondissement dont je veux souligner la présence, monsieur Louis-François Monet, chef de Division des grands projets de l'arrondissement de Ville-Marie, également monsieur Gavin Affleck, architecte et consultant pour l'arrondissement, monsieur Stéphane Tremblay, ingénieur, madame Anne-Sophie Harrois, chargée des communications à l'arrondissement de Ville-Marie et pour terminer, Isabelle Rougier, chef de Division communication à l'arrondissement.

120

J'aimerais, au nom de toute mon équipe, remercier toutes les personnes qui se sont donné le mal ce soir de venir ici. Je vous remercie pour votre intérêt et pour votre éventuelle contribution à ce grand projet structurant que Bruno Collin va vous présenter maintenant. Merci.

LE PRÉSIDENT :

125

Merci, Monsieur Labelle. Monsieur Collin, on vous écoute.

M. BRUNO COLLIN :

130

Bonsoir! Alors le secteur qui nous intéresse, le secteur de planification qui nous intéresse ce soir constitue en quelque sorte le quadrant sud du centre des affaires. Ce secteur est entouré en fait de plusieurs zones qui ont fait l'objet dans les dernières années de planification particulière de ce type : en fait, les Grands Jardins à l'ouest, le Quartier des spectacles à l'est et, en fait, j'aurais dû commencer par le Quartier international de Montréal qui a été le premier en date, et le dernier en date qui est le Quartier Griffintown qui ont fait l'objet de planifications particulières.

135

Le secteur en question qui nous intéresse donc est un secteur qui est, comment dire, qui est au cœur de multiples pôles d'attraction très importants pour le centre-ville. C'est un secteur donc qui est central de ce point de vue là mais qui constitue également une espèce de rupture entre ces différents pôles d'attraction. Et c'est un peu ce à quoi on veut s'attaquer en ce moment pour rétablir des liens entre ces divers éléments.

140

On voit ici que le secteur est à dix minutes de marche du bassin Peel, donc pratiquement du fleuve, du canal Lachine et en même temps, à quinze minutes de marche du parc du Mont-Royal, adjacent au QIM, au Vieux-Montréal et à plusieurs universités, sans parler de l'École de technologie supérieure qui est carrément à cheval sur les abords de ce secteur.

145

Alors plus précisément, le territoire qui nous intéresse est borné au nord par le boulevard René-Lévesque, au sud par la rue Notre-Dame, à l'est, le boulevard Robert-Bourassa et du côté ouest, la rue de la Montagne et Lucien-L'Allier. Et également une petite antenne qui correspond, qui a été ajoutée pendant les travaux de recherche et de design pour ce PPU là, une antenne qui a été ajoutée, qui correspond en fait à l'emprise de l'autoroute Ville-Marie en souterrain à cet endroit.

150

155 Le secteur est également marqué par la présence de trois gares, en fait, deux gares et
un terminus centre-ville qui s'apparente pratiquement à une espèce de gare mais sans train.
C'est un secteur évidemment qui a été marqué par la présence historique de gares, d'autres
gares, la gare Windsor à une certaine époque et à commencer par la gare Bonaventure. Et à
l'heure où on se parle, c'est le pôle intermodal le plus important au Québec, absolument. On
160 parle de 100 000 passages quotidiens par transport collectif. C'est également la principale porte
d'entrée en transport collectif au centre-ville de Montréal.

Parlant donc de transport, une petite parenthèse pour parler de l'automobile, la présence
de l'automobile. Bien que le centre-ville de Montréal soit un des centres-villes où les
165 déplacements piétonniers et transport en commun et cyclistes sont parmi les... En fait, je dirais la
chose différemment. Le pourcentage de déplacements en transport autres qu'automobile au
centre-ville arrive à peu près à 65 % dans la part des déplacements au centre-ville. Donc c'est
principalement... L'automobile est marginale malgré qu'elle prend un espace considérable.

170 On voit ici ce qu'on appelle les niveaux de service aux intersections dans le territoire du
PPU et, en vert, c'est ce qu'on appelle un niveau de service vraiment facile, il n'y a pas
d'embouteillage; en jaune, c'est encore pas mal mais ça commence à être un peu plus dense; et
évidemment, en rouge, ça commence à regarder mal. Ça c'est l'heure de pointe du matin; ça
c'est l'heure de pointe d'après-midi.

175 Alors c'est un secteur qui est très sérieusement marqué par la présence de l'automobile
et pour cette raison-là, ça va orienter un peu les propositions qui ont été développées pour le
PPU. Et également, ce qu'il faut dire, ce qui est un pendant de cette réalité-là, c'est que
l'aménagement actuel de ce secteur-là, particulièrement au sud de de la Gauchetière est un
180 secteur qui pourrait être qualifié de tout à l'automobile. En fait, le piéton et le cycliste, on ne peut
pas dire qu'il y trouve sa part et c'est en ce sens, d'ailleurs principalement, que ce secteur-là
constitue une rupture entre les divers pôles dont on a parlé tantôt.

Ça c'est, en jaune, les terrains vacants ou inconstructibles ou bâtiments vacants du
185 secteur. On voit donc qu'il y en a une quantité assez remarquable et ça aussi constitue

évidemment, fait partie du constat de rupture. D'ailleurs, à ce propos-là – je ne dirai peut-être pas plus loin, je vais le dire tout de suite – depuis le déplacement du centre des affaires en dehors du Vieux-Montréal dans les années 40, le centre des affaires de Montréal a toujours été, comment dire, une œuvre pour le moins inachevée. Il y a eu, je vous dirais qu'en 1980, on atteint un
190 sommet en termes de terrains vacants dans le centre des affaires à tel point qu'il y a autant de terrains vacants ou constructibles qu'il y a de terrains construits. C'est 50-50.

Alors depuis les années 2000, ça s'est beaucoup amélioré, puis on croit que le projet du Quartier international a été un des projets – en tout cas, il y en a eu plusieurs – qui sont venu
195 contribuer à améliorer la chose, mais tout ça pour dire qu'à l'heure où on se parle, le projet du PPU du Quartier des gares constitue la lumière au bout du tunnel dans le sens que si ça fonctionne, on va achever une fois pour toutes le projet de centre des affaires moderne de Montréal.

Ici, parlant donc toujours de rupture, il y a évidemment dans ce secteur la présence de deux ponts ferroviaires d'importance. Il s'agit du Canadien Pacifique à votre gauche et celui du CN et ces ponts ferroviaires évidemment font en sorte qu'il y a des viaducs ferroviaires à traverser. Qu'on aille dans n'importe quelle direction, on est pris pour passer par ces zones-là. Et comment dire, ces infrastructures-là sont un peu repoussantes. Ce n'est pas nécessairement
200 agréable à marcher sous un de ces passages-là et donc ça également a été un des défis du PPU d'essayer de trouver une solution pour ces fameux viaducs-là.
205

Le problème est d'autant plus complexe que ces infrastructures-là appartiennent à des compagnies privées qui bénéficient, comme vous le savez, de privilèges monarchiques qui ont
210 été acquis à une autre époque. Et donc, ils n'ont pas de compte à rendre à personne, pas plus au niveau municipal qu'au niveau provincial à la rigueur et donc il y a un travail à faire. Mais, bon, on croit que c'est dans l'intérêt également d'eux et de la Ville, du développement du secteur, il y a possibilité d'arriver à faire quelque chose avec ces équipements-là, avec ces infrastructures-là.

215 On voit ici un portrait des différents, des divers viaducs du secteur. Alors évidemment, ce n'est pas nécessairement dans l'état actuel des éléments très attrayants ou intéressants, alors que ça pourrait très bien l'être.

220 Alors donc le territoire comme tel, on voit ici les fameux terrains vacants. Ils ne sont pas tous constitués donc de terrains développables. Il y a des terrains indéveloppables pour une grande partie à cause de l'autoroute Ville-Marie qui traverse tout le secteur en souterrain et au-dessus duquel évidemment on ne peut pas nécessairement bâtir.

225 On a également beaucoup de constructions actuellement dans ce secteur. En fait, il y a pour une estimation qu'on a actuellement, c'est 750 M\$ de valeur de coût de construction de projets dans le secteur. Alors on voit la zone ici au nord du Centre Bell.

230 Également, il y a toute la problématique de la géométrie, comme je disais, la géométrie des rues qui est essentiellement au service de l'automobile et pas beaucoup au service donc des autres types de déplacement. On voit ici au sud de la Place du Canada donc cette étendue d'asphalte, très grande en fait, qui est plus ou moins justifiable. Il y a d'autres cas comme celui-là que le PPU vise à corriger.

235 On voit un peu en arrière également le secteur des bretelles de l'autoroute Ville-Marie, l'accès... - Non, pas celle-là, c'est l'autre rue à côté, à droite. Oui, c'est ça, c'est les bretelles d'accès à l'autoroute avec la rue de la Cathédrale, qui est toute une zone où franchement on ne peut à peu près pas passer à pied. Ce n'est pas un endroit très, très accueillant. Et ça, aussi.

240 Et évidemment, le boulevard Robert-Bourassa qui est... Le chantier commence cet été et l'autoroute Bonaventure dont tout le tronçon du bassin Peel jusqu'à Saint-Jacques ou Notre-Dame, en tout cas, va être refait prochainement. Et ça également va beaucoup contribuer à l'objectif recherché dans le présent programme particulier d'urbanisme.

245 Alors un dernier point. Vous l'avez vue peut-être à l'entrée cette carte de la fin du 19e siècle qui est fort intéressante parce qu'en fait, ce qu'il faut également savoir de ce secteur,

ce qui n'apparaît pas du tout dans tout ce que j'ai dit à date, et ni non plus quand on se promène dans le secteur, c'est qu'il s'agit tout de même d'un des plus anciens quartiers d'Amérique du Nord. Ça fait partie du berceau de Montréal, la région métropolitaine. C'est dans l'axe de la rue Saint-Antoine, le faubourg Saint-Antoine qui s'est constitué et dans l'axe de la rue Notre-Dame, le faubourg Saint-Joseph, parce que la rue s'appelait Saint-Joseph ou faubourg des Récollets.

Alors quand on voit ici, à l'orée du 20e siècle, cette ville est déjà une vieille ville, très dense, avec beaucoup de population, avec beaucoup d'industries, de commerces et d'églises. On voit – enfin, on ne le voit pas très bien sur cette image-là mais à l'entrée, c'était plus clair – il y a des églises presque à tous les coins de rue, ce qui donne un indice de la densité de la population. Et dans les cinquante années qui vont suivre, ce quartier va pratiquement tout être transformé et le nouveau quartier qui est apparu dans les cinquante années qui ont suivi est encore aujourd'hui tout autre.

Quand on superpose l'implantation du bâti d'aujourd'hui, on se rend compte du chemin parcouru, si on peut dire, ou enfin des modifications, et on se rend compte de la profondeur historique de ce secteur. Et du bâti qui est là et de cette époque-là, ce qui reste principalement, c'est évidemment, à part quelques éléments bâtis ici et là, c'est la trame de rue, certaines rues comme la rue Saint-Antoine. Mais également on peut remarquer que, si je prends par exemple l'ÉTS, l'implantation de l'ÉTS, le pavillon au nord de la rue Notre-Dame reprend l'axe de la rue Albert, qui elle-même reprenait l'axe de la rivière, du ruisseau Prud'homme. Et donc, il y a une récurrence, il y a des éléments. D'ailleurs, le projet de la promenade Albert allait dans le sens justement de reprendre en partie cette implantation qui a mené justement donc à la forme de l'ÉTS et ensuite la Place du Canada au nord.

Il y a plusieurs éléments qui sont des éléments marquants donc de toute cette histoire. On peut mentionner également la maison Lafontaine un peu en dehors du secteur mais en réalité dans le même quartier qui aujourd'hui trouve en fait comme un dénouement heureux parce que pendant plusieurs décennies, on s'est demandé ce qui arriverait avec ce bâtiment-là. Alors donc c'est important de ne jamais perdre de vue cet ancrage ou cette réalité-là de ce secteur. C'est une autre de ces réalités qui est assez importante.

280 Au niveau démographique, je n'apprendrai rien à personne en disant que bien que Montréal, bien que le centre-ville de Montréal soit un des centres-villes les plus habités d'Amérique du Nord, il est tout de même peu habité. En tout cas, jusqu'à maintenant, il était peu habité. On voit en jaune à l'intérieur ici, ça correspond à l'intérieur du centre des affaires, en tout cas, cette zone-là, la densité résidentielle en 2006, elle correspond à une densité résidentielle de banlieue ou de milieu périurbain. Ce n'est pas une densité telle qu'il y avait là à l'époque ou à d'autres époques ou qu'il devrait y avoir. Ce n'est pas une densité de milieu urbain habituel. D'ailleurs, on voit bien au nord de la rue Sherbrooke que la densité est autrement plus élevée, la densité résidentielle.

285 Or, depuis 2006 et avec les projets faits depuis ce temps-là et qui sont en construction, donc en 2017, on voit que le portrait a déjà changé beaucoup. Il n'y a plus de jaune pâle ou à peu près, et on approche même des densités qui s'apparentent aux densités qu'on retrouve dans Milton Park ou sur le Plateau Mont-Royal ou dans des secteurs plus au nord, donc des densités urbaines plus... Et donc qui permet d'amener, on peut imaginer, une masse critique de résidents suffisante pour avoir des services commerciaux et publics qui vont de pair avec un milieu urbain, un milieu de vie qui fonctionne.

290 Milton Park ou sur le Plateau Mont-Royal ou dans des secteurs plus au nord, donc des densités urbaines plus... Et donc qui permet d'amener, on peut imaginer, une masse critique de résidents suffisante pour avoir des services commerciaux et publics qui vont de pair avec un milieu urbain, un milieu de vie qui fonctionne.

295 Alors c'est une très bonne nouvelle. Mais en même temps, il ne faut pas imaginer que c'est trop dense ou qu'on s'aligne vers trop de densité. En fait, avec la population de l'arrondissement, la population actuelle qui est de 84 000 et quelques personnes, on est encore loin des 111 000 qu'on avait dans les années 60 pour le même secteur.

300 Alors donc c'est une réappropriation, cette population qui vient vivre dans le quartier ne peut que le rendre plus intéressant pour des entreprises, plus vivant, plus convivial et tout cela va plutôt dans le bon sens.

305 Évidemment, il y a des services, et parlant de services, on a juste à côté de la zone sur la rue de la Montagne, une école, une école centenaire, une très belle école qui n'est plus utilisée comme école, l'ancienne école Bourget, mais qui appartient toujours à la CSDM qui a eu la

grande sagesse de la conserver et qui pourrait reprendre du service. Enfin, c'est ce que l'arrondissement préconise ou que le PPU va essayer de faire valoir.

310 Bon, quelques images du secteur évidemment qui illustrent les propos que je viens de dire. Quand on dit que c'est tout à l'automobile, ici, une touriste ou enfin une visiteuse qui s'est fait prendre sur la rue Saint-Antoine. Je veux dire, c'est un milieu qui est vraiment hostile aux piétons et aux cyclistes ou enfin... Et même aux automobilistes parce que quand on est pris dans le trafic à cet endroit-là, ce n'est pas particulièrement intéressant non plus.

315 Et je n'ai pas parlé des autobus, mais il y a bientôt 1 800 autobus par jour qui vont venir du pont Champlain quotidiennement dans le secteur et s'il n'y a pas de solution au niveau d'un transport dirigé, d'un transport genre SLR ou... Évidemment, ça posera un problème.

320 Ça, c'est les abords du métro Lucien-L'Allier. On voit un trottoir extrêmement étroit dans le tunnel sous le pont du Canadien Pacifique et, avec en bonus, une borne-fontaine en plein milieu de la place. Et malgré cet aménagement hostile, c'est un endroit où les piétons, il faut le voir à l'heure de pointe le matin, il y a des vagues, il y a des quantités de gens vraiment... C'est marquant, c'est remarquable.

325 Alors donc les objectifs qui ressortent de cet exercice-là, c'est tout d'abord évidemment de faire du quartier un milieu de vie urbain plus attrayant pour les résidents, les travailleurs, les étudiants, les entreprises et les visiteurs. C'est peut-être le premier objectif.

330 Ensuite, adapter le domaine public à la présence des piétons et des cyclistes et miser sur un achalandage accru du réseau, le réseau souterrain de Montréal, du métro et évidemment des gares.

335 Augmenter le verdissement et assurer sa pérennité. On parle de planter 750 arbres dans des endroits stratégiquement recherchés. On ne veut pas planter des arbres à l'aveuglette comme ça s'est déjà fait à certaines époques mais les planter parce qu'il faut toujours tenir compte de ce qui se passe en souterrain et ce qui peut se passer en souterrain dans les années

à venir. Donc il y a tout un... On ne peut pas les mettre n'importe où. Alors il y a eu un exercice qui a été fait pour voir où on pouvait en planter au maximum. On arrive à 750 arbres de rue.

340

Mettre en valeur les viaducs. On pense à faire un concours en fait à travers – comment ça s'appelle – le bureau de design Montréal, pour essayer de trouver des solutions qui peuvent être diversifiées d'ailleurs d'un viaduc à l'autre.

345

Assurer la construction des terrains vacants du quartier sur un horizon de plus de quinze ans. Évidemment, c'est en grande partie un des objectifs du projet, parce que ces terrains-là qu'on a vus tantôt, ils sont vacants depuis des décennies bien souvent, depuis même trois ou quatre décennies et ils peuvent l'être encore pendant trois ou quatre décennies. L'objectif qu'on se donne ici, c'est de construire ce secteur dans les quinze prochaines années, ce qui peut paraître... En tout cas, on pourra s'en reparler.

350

Assurer l'harmonie et l'encadrement bâti du domaine public et une intégration harmonieuse des édifices en hauteur dans le paysage du centre-ville. Ça, en fait, on a déjà les outils et l'encadrement qui vise cela et on le réitère parce qu'évidemment, c'est déterminant.

355

Et conserver le parc de stationnement sur rue qui favorise l'activité commerciale. Le stationnement hors rue, à ciel ouvert, lui évidemment est voué à disparaître. On parle d'environ 800 à 850 places, je crois.

360

Et, enfin, contribuer à l'implantation d'un nouveau mode de transport dirigé, autant que faire se peut.

365

Alors on voit ici un peu ce que ça donne au niveau du potentiel immobilier. En rouge, c'est le potentiel immobilier et en bleu, c'est les projets en cours. Au niveau du potentiel, on parle juste d'un territoire dans le périmètre du PPU, d'un potentiel d'environ 3 G\$ de valeur de constructions, ce qui n'est donc vraiment pas anodin.

370 Au niveau donc de la proposition elle-même, des propositions. En fait, presque partout, ce qui est proposé, c'est de revoir la géométrie afin d'élargir les trottoirs. C'est la première des choses. Mais en même temps, on a cherché à ne pas sacrifier aucune voie de circulation pour les raisons qu'on a évoquées en début de présentation. Évidemment, on ne veut pas non plus créer une catastrophe. C'est un secteur qui est déjà hypercongestionné. On ne peut pas régler la problématique de la circulation juste avec des aménagements dans un petit secteur ponctuel comme celui-là. Alors évidemment, il faut savoir s'adapter. Alors on ne sacrifie aucune voie de circulation mais on les rationalise partout avec des normes récurrentes, toujours les mêmes, ce 375 qui nous a donné beaucoup de jeu pour ajouter des trottoirs, des trottoirs un peu partout. Alors ça, c'est la première chose.

380 Ensuite, il y a la plantation. Mais au niveau des géométries, il y a trois endroits où elles sont particulièrement... Où le projet va un peu plus loin que strictement élargissement de trottoir. Il y a d'abord la rue de la Gauchetière entre de la Cathédrale, en fait juste ici à côté, entre de la Cathédrale et Peel où le parc – mais c'est à côté, l'image – mais où on reverrait la géométrie de de la Gauchetière afin d'agrandir la Place du Canada et également de rationaliser toujours les voies de circulation, de faire des intersections qui sont fonctionnelles, avec des angles qui 385 permettent à même des autobus de tourner. Bref, ça c'est le premier point.

390 Le deuxième, c'est la rue Saint-Antoine qui, entre Jean-D'Estrées et de la Montagne, serait mise à double sens. Elle l'est déjà de Robert-Bourassa à Jean-D'Estrées, c'est à double sens. Là, on prolongerait le double sens jusqu'à la rue de la Montagne parce que les terrains de l'îlot qui est juste au sud sont des terrains relativement enclavés, bien que le projet, par ailleurs, vise à la désenclaver au sud, mais c'est tout de même un secteur qui est assez enclavé à cause des bretelles de l'autoroute, de sortie de l'autoroute de la Montagne.

395 Donc sur de la Cathédrale, c'est les bretelles qui seraient refaites de telle manière qu'on puisse gagner beaucoup de terrains qui seraient constructibles et rétablir une trame ou un réseau de trottoirs qui est plus en continuité avec les abords.

Évidemment, il y a les cinq ponts ferroviaires, les cinq viaducs ferroviaires pour lesquels il y aurait ce que j'ai parlé tantôt, un concours.

400

Ensuite, l'ajout d'un édicule du métro sur Saint-Antoine, parce qu'évidemment, toute la partie sud du secteur, je dirais au sud de la mi-îlot entre de la Gauchetière et Saint-Antoine, il n'y a pas vraiment d'accès au réseau souterrain, au métro. Il y en a mais ils sont tarabiscotés, ils sont difficiles. Le métro Lucien-L'Allier est lui-même un des métros les moins utilisés du réseau alors que pourtant, il est à un jet de pierre du Centre Bell, le Centre Bell qui est l'amphithéâtre en fait le plus utilisé en Amérique du Nord après le Madison Square Garden dans cette catégorie.

405

Alors c'est difficile à comprendre comment une station de métro qui est à un jet de pierre se trouve également à être une des moins utilisées. En fait, quand on y va, on se rend compte pourquoi. Les abords sont vraiment inhospitaliers et on croit que l'ajout d'un édicule au sud favoriserait son utilisation additionnelle en face d'un parc qui est proposé et également faciliterait l'accès pour tout le secteur sud au réseau souterrain au métro.

410

Enfin, évidemment, une des parties les plus importantes de ce projet est l'aménagement d'un parc au-dessus de l'emprise de l'autoroute pour lequel je vais dire quelques mots. Le parc en question évidemment, il se trouve à être en pente et reprendrait un peu la topographie mais l'idée, c'est de faire quelque chose qui est en continuité et qui passe en partie au-dessus de la rue de la Montagne. La partie la plus pentueuse, si on veut, de ce parc-là présente une pente qui est similaire à la pente de la rue Peel entre de la Gauchetière et Saint-Antoine. Autrement dit, ce n'est pas une pente vraiment très significative.

415

420

Également, le parc, l'idée c'est évidemment d'ajouter le plus de présence possible, donc de le rendre le plus fréquenté. Alors il serait doté d'une rue qui le traverserait et elle-même qui permettrait d'avoir des bâtiments avec adresses sur rue, donc frontage sur rue, adresses sur rue. Et également, le parc comprendrait une piste cyclable qu'on va voir à la diapositive suivante. Donc l'idée, c'est de, par tous les moyens, faire en sorte que ça soit un endroit qui est fréquenté, qui est animé et qui est vivant.

425

430 Il y a peut-être un dernier point. - Pardon? 2, 3 ou 4 hectares, ce qui est comparable un
peu à la Place du Canada et square Dorchester mis ensemble. Un peu moins quand même mais
c'est tout de même un espace intéressant - Ce que je voulais juste mentionner, c'est qu'il y a
dans cette emprise de parc là, il y a déjà actuellement des jardins communautaires, il y a un parc
pour chiens. Ces équipements-là ou enfin ces occupations-là vont demeurer. Elles seraient tout
de même relocalisées. On pense les jardins à des endroits qui sont peut-être plus tranquilles
435 vers l'ouest, ainsi que le parc pour chiens qui serait plus proche du milieu bâti qui est au sud.
Donc même les superficies seraient augmentées un peu au total pour ces équipements-là.

440 Au niveau des pistes cyclables, on voit ici en vert le réseau des pistes cyclables. Alors il y
a une croix. Ce n'est pas parce qu'on est à Marie-Reine-du-Monde, c'est parce qu'en fait, c'était
comme ça, c'est issu du Plan de transport de Montréal, l'axe de la rue Peel et l'axe de la rue
Saint-Jacques.

445 Ce que nous proposons, c'est de dévier la piste cyclable de la rue Saint-Jacques – elle
n'existe pas encore – mais dévier le circuit projeté pour traverser le parc et aller rejoindre Saint-
Antoine, Saint-Antoine qui, à partir de là jusqu'à Atwater, présente une sur largeur qui se prêterait
tout à fait à l'implantation d'un équipement comme celui-là.

450 Puis ensuite, en rouge, ce sont les changements au niveau de géométrie ou de
circulation dont on a parlé. Évidemment, la petite rue du parc est un sens unique vers le sud.

455 Ça c'est des illustrations de différents types d'aménagement de viaduc, enfin qui
pourraient donner une idée de ce qu'on pourrait faire avec ceux du secteur. Évidemment, le pont
ferroviaire du CN a beaucoup plus de potentiel parce que c'est une construction qui elle-même
est très intéressante tandis que celui du CP, c'est une infrastructure assez récente et banale.
Mais dans les deux cas, il y a certainement beaucoup de choses possibles.

Un dernier mot sur la séquence d'intervention. Il y aurait essentiellement quatre étapes,
bien qu'on cherche à agir rapidement ou comment dire, pas pour agir rapidement mais pour

460 avoir... L'idée au niveau des travaux qu'on ferait sur le domaine public, c'est vraiment de faire savoir qu'on veut changer ce secteur-là, on veut le rendre...

465 Juste une petite anecdote. Quand le QIM a été fait, les promoteurs ou propriétaires riverains n'y croyaient pas vraiment et il a fallu attendre la fin pratiquement du projet pour que des investissements privés se fassent. Alors ici, on croit que c'est important de créer une – enfin, le mot que je vois, le plus approprié, ce n'est pas un mot français – mais c'est de créer un *buzz* comme on dit pour essayer de changer la mauvaise opinion. Comment? Oui, évidemment, un engouement pour le développement du secteur.

470 Alors il y a tout de même quatre secteurs. Un qui est le nord du Centre Bell et qui lui est le plus urgent parce que les projets sont sur le point d'être achevés. Lui, mis à part un accès qu'on veut faire entre la rue de la Montagne et la rue Lucien-L'Allier, un accès piétonnier, c'est essentiellement des réaménagements de surface, particulièrement face au nord du Centre Bell où on veut essayer de faire une espèce de parvis. Ensuite, le secteur 2 avec la rue de la Gauchetière en première ligne; le secteur 3, le parc et la rue Saint-Antoine; puis enfin, le 4, avec
475 la promenade Albert et les sorties de l'autoroute... L'entrée de l'autoroute Ville-Marie.

LE PRÉSIDENT :

480 Est-ce que vous allez nous amener vers votre conclusion, Monsieur Collin?

M. BRUNO COLLIN :

Assurément. Mais...

485 **LE PRÉSIDENT :**

Le plus rapidement possible parce que ça fait déjà 35 minutes.

M. BRUNO COLLIN :

490 Ah oui, bien j'ai fini. J'ai juste une diapo pour dire qu'il y aurait une modification
finalement au niveau du cadre des hauteurs dans le secteur, un déplacement au sud de Saint-
Antoine, la zone de 120 mètres qui est au nord, donc qui serait déversée dans l'autre... afin de
permettre, comment dire, de démultiplier les types de construction possibles. Parce que là
actuellement dans le 120 mètres, c'est un certain type de construction qui est possible dans la
495 zone principale et on pense qu'au nord de cette zone-là, en bordure de la rue Saint-Antoine, il est
possible de construire plus haut en partie dans le but... En fait, l'idée essentiellement ici, c'est en
mettant plus de hauteur ici, on croit qu'on peut avoir une meilleure gradation. Le parc, il s'en vient
comme ça et l'idée, c'est d'avoir moins de hauteur donc ici, surtout dans cette partie à l'ouest de
la zone en question.

500

Alors c'est le seul changement au niveau réglementaire qui est proposé dans le présent
PPU.

505

Au niveau donc de la stratégie elle-même, l'objectif c'est d'affirmer clairement la volonté
municipale de susciter un intérêt nouveau pour le quartier - c'est plus poli que *buzz* mais, bon.
Ensuite, réaliser les travaux d'aménagement sur un horizon de cinq ans, les travaux
d'aménagement qui sont estimés à 150 M\$. Assurer un suivi serré de la réalisation et de
l'entretien avec un bureau de projet dédié au Quartier des gares. Ce qui est assez important,
parce que même la plantation des arbres, tout doit être.. devrait être, en fait, contrôlé par une
510 équipe, un noyau qui peut assurer un suivi constant, sinon ça serait important de ne pas perdre...

515

Là, j'arrive à ma conclusion. Ce projet-là donc va permettre de consolider et de raffermir
le tissu urbain du centre des affaires, du centre-ville en fait de Montréal et va permettre de créer
un milieu de vie attrayant et dynamique et il va également assurer ou il vise à assurer des
retombées fiscales annuelles de 93 M\$ d'ici 2030. Ça, c'est après déduction des dépenses
locales de fonctionnement. Ça veut dire que juste pour le secteur du PPU, on parle de revenus
de 93 M\$ pour les autres arrondissements ou pour le reste de la Ville. Alors ce n'est pas anodin.
Voilà, je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

520

Très bien, merci beaucoup, Monsieur Collin, de votre présentation. Nous allons prendre donc, comme je l'ai annoncé tout à l'heure, une pause durant laquelle les personnes intéressées à venir poser des questions pourront s'inscrire au registre. Et au retour de la pause, on commencera donc à vous entendre pour les questions. Grosso modo, on se donne une

525

quinzaine de minutes avant de revenir. Merci.

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

530

REPRISE DE LA SÉANCE

535

LE PRÉSIDENT :

540

Deux choses avant d'appeler le premier intervenant. Tout d'abord, on me prie de vous dire que l'Office a préparé une sorte de questionnaire pour une sorte de mini sondage, questionnaire qui va être mis en ligne sur le site web de l'Office au cours des prochains jours. Alors c'est quelques questions très courtes mais c'est une façon pour nous d'enrichir un petit peu l'information et de recueillir peut-être des points de vue complémentaires. Donc vous pouvez suivre ça et puis évidemment, ça ne se limite pas aux gens qui sont ici mais s'il y a d'autres

545

personnes qui en entendent parler et qui veulent aller sur le site, bien tant mieux.

Deuxième chose, il faudrait peut-être que les gens de la Ville viennent s'installer parce que c'est à eux qu'on va adresser les questions.

550

Entre-temps donc, il y a treize personnes qui se sont inscrites pour poser des questions. Ça nous donne du stock pour une bonne soirée. Je vous confirmerai un peu plus tard, selon le

555 rythme des choses, si on doit tenir une deuxième séance, mais en même temps, on va faire le plus de chemin possible avec les gens qui sont déjà inscrits. Dès que monsieur Collin et ses collègues reviendront, on pourra recevoir les questions. Re-bienvenue, Monsieur Collin. On ne voulait pas commencer sans vous, ni sans vos collègues.

Alors j'appelle en premier lieu monsieur Ron Rayside. Bonsoir, Monsieur Rayside.

560 **M. RON RAYSIDE :**

Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

565 Vous connaissez les règles du jeu mais je les rappelle rapidement.

M. RON RAYSIDE :

J'ai deux questions.

570 **LE PRÉSIDENT :**

Vous avez droit à deux questions. Vous commencez par la première et puis ensuite, on passera à la deuxième.

575 **M. RON RAYSIDE :**

Et pas beaucoup de préambule, c'est ça?

580 **LE PRÉSIDENT :**

Le moins possible.

M. RON RAYSIDE :

585 Ça va, correct. Mais j'ai une question parce qu'il y en a d'autres plus tard qui vont poser
d'autres questions pertinentes, c'est une question dans la présentation, il n'y avait pas de notion
de services de proximité. Il y avait une mention de l'école au début mais il n'y avait pas d'autres
mentions des éléments de qu'est-ce qu'on peut appeler un quartier complet. Et il n'y avait pas
590 non plus de mention de la rue Peel qui devient de plus en plus un axe nord-sud important. Est-ce
que le fait qu'on n'a pas vraiment parlé ou dit quelque chose ou c'est juste que dans les
documents plus détaillés, on en fait mention?

LE PRÉSIDENT :

595 Même s'il y a deux points dans votre question, je la considère comme une première
question.

M. RON RAYSIDE :

600 Non, mais je me satisfais avec ça, ça va.

LE PRÉSIDENT :

605 D'accord. Alors sur la question donc des services de proximité dont effectivement un seul
exemple a été donné et hypothétique, celui de l'école Bourget, alors Monsieur Collin ?

M. BRUNO COLLIN :

610 Oui. En fait, à laquelle je réponds d'abord. Au niveau des services de proximité,
essentiellement, évidemment tout notre cadre réglementaire est en place pour accueillir des
services mais on croit que... On mise sur le fait que comme ailleurs au centre-ville, ça va venir
avec la population. On ne peut pas... Ces services-là souvent ne peuvent pas précéder la venue

d'une population et malheureusement, souvent, ça arrive après et il faut conserver la pression pour les avoir évidemment. Ça c'est correct.

615

Mais nous, on s'est préoccupé essentiellement des éléments sur lesquels on a le plus de maîtrise, c'est-à-dire l'aménagement du domaine public et ces choses-là. D'ailleurs, ce qui m'amène à la rue Peel. La rue Peel, évidemment, ce qui est proposé essentiellement, c'est de prolonger un peu ce qui a été commencé ou ce qui est planifié dans Griffintown. Évidemment, la rue Peel est loin d'être anodine. C'est un axe essentiel, c'est probablement l'axe le plus significatif entre le fleuve et la montagne. Bon, le bassin Peel on dira, mais c'est le fleuve et la montagne.

620

Et c'est un axe sur lequel, nous on privilégie d'amener le réseau cyclable aussi, l'axe nord-sud au niveau cyclable vers le grand réseau de maisons neuves et au sud. Mais il y a l'enjeu du service de transport guidé qui se pose ici et sur lequel nous on ne voulait pas pour l'instant se prononcer parce que ça aurait été... Il y a deux axes possibles par où ce réseau, SLR ou autre, va passer. C'est soit Robert-Bourassa, soit Peel. Il y a des avantages et des inconvénients dans les deux cas. Évidemment, pour Peel, l'inconvénient principal, s'il était retenu comme axe de transport en commun, c'est que l'axe au niveau cyclable ne pourrait pas s'y trouver également.

625

630

Alors essentiellement, on sait que l'aménagement de Peel donc va devoir peut-être suivre le choix qui sera fait au niveau du transport guidé urbain et on ne peut pas trancher immédiatement à ce niveau-là. Mais il y a deux options qui demeurent.

635

LE PRÉSIDENT :

Je voudrais faire un bout de chemin sur les deux éléments de votre réponse avant de revenir à monsieur Rayside.

640

Sur la question des services de proximité, vous le reliez en fait aux besoins de la population. Quelles sont vos hypothèses sur la croissance de la population dans le secteur du

645 Quartier des gares et peut-être en distinguant, si c'est possible, entre une éventuelle population résidente et une éventuelle population de travailleurs ?

M. BRUNO COLLIN :

650 Oui. Là-dessus, effectivement, d'ailleurs tout comme la rue Peel, on en parle dans le document principal, effectivement. Là-dessus, nous, nos hypothèses, on essaie de faire des hypothèses les plus conservatrices – entre guillemets – possibles. On sait que historiquement, les planifications qui misent sur... enfin sur du rêve sont souvent... Mènent à des échecs ou enfin... Ce qu'on a pris comme hypothèse, en fait, c'est les dix dernières années de la croissance dans l'arrondissement Ville-Marie. Puis même, je dirais surtout aux abords du centre des affaires.

655 Alors on sait qu'il y a X nombre de logements par année, on sait qu'il y a X nombre de superficie de plancher de bureaux ou commerces par année et c'est ce qu'on a pris comme hypothèse en fait pour combler le secteur dans les quinze prochaines années. Et c'est tout à fait, en tout cas, on pense...

LE PRÉSIDENT :

665 Et c'est quoi les chiffres ?

M. BRUNO COLLIN :

670 Je ne les ai pas sous les yeux mais il me semble qu'on parle de... C'est 1 000 ou 2 000 par année de logements?

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Labelle ?

675 **M. MARC LABELLE :**

Si on compare aux quatre dernières années qui précèdent, c'est-à-dire 2014 et les précédentes, on a environ, on avait une prévision de 1 000 logements par année mais on a atteint 2 000 logements par année, livrés, au centre-ville.

680

L'exemple, pour répondre, si vous me permettez pour élaborer, sur un commerce de proximité, l'exemple vient entre autres aux alentours du Centre Bell, si on prend l'immeuble L'Avenue qui se construit présentement, il va y avoir à cet endroit-là une épicerie, une épicerie qui va s'installer, je ne vous nommerai pas le nom pour ne pas faire de publicité pour la chaîne, mais il y a une épicerie qui va s'installer là, qui est adaptée aux besoins des gens qui vont habiter ce secteur-là.

685

Mais comme monsieur Collin le mentionnait, ce qu'il nous donne, c'est tous les outils de zonage qu'on a présentement pour autoriser les types de commerce qui vont suivre. Le phénomène est tout à fait normal. Les commerces suivent la population qui s'installe. Donc les entreprises font des études de marché dans ce secteur-là. L'exemple concret est l'ajout d'une épicerie en face du Centre Bell dans le bâtiment qui s'appelle L'Avenue.

690

LE PRÉSIDENT :

695

Maintenant, Monsieur Labelle, on ne parle pas juste de commerces quand on parle de services de proximité. Donc je reviens à l'élément de réponse et ça, je suis le premier à reconnaître que votre fourchette d'hypothèses peut être assez large mais est-ce qu'on parle d'un scénario plausible de 1 000 à 2 000 logements par année sur un certain nombre d'années dans ce quartier-là? Est-ce que c'est de ça qu'on parle ici ?

700

M. MARC LABELLE :

Oui, oui, oui.

705

M. BRUNO COLLIN :

Bien, plutôt 1 000.

710 **LE PRÉSIDENT :**

Plutôt 1 000, d'accord.

715 **M. BRUNO COLLIN :**

C'est écrit quelque part.

LE PRÉSIDENT :

720 Non, mais peu importe, au moins, on vous l'entend dire et ça pourrait vouloir dire aussi donc qu'il y a à imaginer les besoins, pas juste en commerces mais éventuellement en soins et services à caractère sociaux ou éducatifs.

M. BRUNO COLLIN :

725

Oui. Bien, en fait, qui viendrait nécessairement... Ça prend toujours une masse critique pour avoir des services comme ceux-là.

LE PRÉSIDENT :

730

Mais je comprends que ce n'est pas des choses que vous avez quantifiées en disant : « Ça va nous prendre, par exemple, une école ou deux écoles de tant de classes au cours des prochaines années. » Ou si vous avez fait ces...

M. BRUNO COLLIN :

735

On n'a pas fait cet exercice, mais il faut comprendre qu'on parle d'un petit territoire dans un ensemble beaucoup plus grand. Évidemment, si on ramène les problèmes plus grands du secteur au petit territoire, ça ne fait pas toujours de sens. Ces choses-là, on travaille aux services centraux aussi à la Ville de Montréal, on travaille sur ces choses-là au niveau global du centre-ville avec les grandes tendances. Ici, on se préoccupe d'un petit secteur déstructuré en particulier et évidemment, on ne va pas régler tous les problèmes de la planète dans ce petit secteur-là.

740

Et les problèmes que vous soulevez sont des problèmes pas juste de ce secteur-là, c'est toute la zone plus grande qui comprend l'ouest du Vieux-Montréal, Griffintown un peu. Ça ne se segmente pas de façon aussi claire et au couteau.

745

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Rayside ?

750

M. RON RAYSIDE :

Non, mais ma question, ça veut dire que... - Merci pour vos questions complémentaires, Monsieur le président, mais il y avait une question si on décide de concentrer certains services de proximité dans un endroit ou on les laisse projet par projet, puis j'ai compris la réponse tantôt, ça va. Merci.

755

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Alors j'appelle maintenant monsieur Franck Delache. J'espère que j'ai bien prononcé votre nom?

760

M. FRANCK DELACHE :

Oui, très bien.

765

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Alors on vous écoute, Monsieur. Votre première question ?

770

M. FRANCK DELACHE :

Bonjour, Monsieur le président! En fait, moi je représente le jardin communautaire Georges-Vanier qui se trouve donc au coin de la rue Saint-Jacques et Jean-D'Estrées. Donc en fait, la première question, c'est qu'en lisant le rapport, on réalise qu'il y a peu de mention des jardins communautaires à part une petite ligne, disons qui vont être relocalisés plus à l'ouest.

775

Donc la première question, c'est peut-on savoir où se trouve « plus à l'ouest »?

LE PRÉSIDENT :

780

Très bien. Monsieur Collin ?

M. BRUNO COLLIN :

785

Ah oui. Est-ce que je peux avoir l'écran?

LE PRÉSIDENT :

On vous écoute, Monsieur Collin.

790 **M. BRUNO COLLIN :**

Oui. En fait - puis là, je vais prendre le pointeur - le parc est divisé en petits segments, vous voyez? Et puis on pense, en fait, ces deux-là évidemment, ça, on pensait que ça serait très bien comme jardin communautaire, c'est une espèce de flanc sud, il y a une pente, c'est un peu pentueux vers le fond et c'est face au sud, c'est même peut-être trop ensoleillé, je ne sais pas ce que vous faites pousser mais...

795 **M. FRANCK DELACHE :**

800 Il n'y a jamais trop de soleil.

M. BRUNO COLLIN :

805 Et probablement ce segment également ici. Puis celui-ci serait plutôt destiné au parc canin. Mais on a examiné les superficies en tout cas dans notre transposition, parce qu'actuellement, il y a un jardin communautaire ici et il y en a un autre dans la partie au sud ici. Et on a examiné les superficies dans les deux cas. Évidemment, l'idée, c'était de les resituer dans un secteur qui est intéressant mais qui est un petit peu plus... C'est pour ça, ça ici, quand on disait plus à l'ouest, donc ça serait au nord de la rue Saint-Antoine et au sud dans cette partie-ci essentiellement.

815 Et la rue Saint-Antoine, soit dit en passant, serait dans ce tronçon beaucoup plus facile à accéder. L'idée, c'est d'amener à l'intersection de la rue Lusignan, donc d'amener une traverse ici beaucoup plus formelle et de façon à... Puis aussi en détournant Versailles, qui viendrait de part et d'autre, qui pourrait aller sur de la Montagne et sur Lusignan. L'idée, c'est parce que l'intersection ici est un peu problématique avec l'entrée de l'autoroute. On a déjà vu des voitures passer de Versailles et rentrer directement, par exemple, sur la bretelle de l'autoroute. Ce n'est pas un aménagement très, très heureux actuellement et ici, on a réfléchi un peu à ça pour essayer de l'améliorer. Voilà.

820

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Monsieur Delache ?

825 **M. FRANCK DELACHE :**

Oui. Donc j'ai une deuxième question.

LE PRÉSIDENT :

830

Oui, bien sûr.

M. FRANCK DELACHE :

835 En fait, j'en ai même plus que ça, mais je reviendrai peut-être tout à l'heure.

LE PRÉSIDENT :

Vous pourrez revenir, vous savez.

840

M. FRANCK DELACHE :

845 Oui, oui, je sais. La deuxième question, c'est là on parle d'un aménagement d'un parc, donc d'ajouter un peu de verdure, etc. Sachant que les jardins communautaires répondent parfaitement à ça, c'est un parc, il y a beaucoup de verdure, beaucoup d'investissements qui ont été faits, en fait, notre jardin communautaire va célébrer l'an prochain ses 30 ans d'existence, et on se demande finalement quelle est la raison de vouloir le déménager finalement d'une partie, à l'extrémité est du parc vers l'autre partie, donc l'autre extrémité ouest du parc.

LE PRÉSIDENT :

850

Donc pourquoi déménager un jardin communautaire existant? On se situe toujours sur l'emprise de l'autoroute au moment où on se parle.

M. BRUNO COLLIN :

855

Oui. En fait, le jardin communautaire date de l'origine en fait de l'autoroute pas mal, si je ne me trompe pas.

M. FRANCK DELACHE :

860

Si. Il va célébrer ses 30 ans l'an prochain.

M. BRUNO COLLIN :

865

30 ans, oui. Mais l'idée, c'est que premièrement, pour réaliser cet ensemble, pour qu'il y ait une grande unité, on revoit la topographie même du site et on amène... Je vais vous le pointer encore une fois. C'est important d'amener une rue. Un parc sans rue, ça veut dire un parc sans adresse, sans bâtiment, sans présence. C'est important d'amener une rue et même du stationnement sur rue pour maximiser toute la présence humaine possible.

870

Alors cette rue donc, évidemment, on ne peut pas avoir une rue des deux côtés pour des raisons évidentes mais l'idée a été de jouer avec une seule et même rue qui... Et donc en amenant cette rue-là, évidemment il faut qu'elle débouche sur Jean-D'Estrées. Ne serait-ce que de ce point de vue là et toute la topographie de la partie où le jardin communautaire est actuellement doit être revue pour avoir une continuité la plus... La meilleure continuité en fait au niveau topographique, puis pour créer un espace plus grand. Parce que sinon, c'est juste des petits...

875

LE PRÉSIDENT :

880 Monsieur Collin, la question, c'était pourquoi déplacer ?

M. BRUNO COLLIN :

885 Mais c'est parce qu'on ne peut pas le conserver à cet endroit-là si on fait ce que je viens de dire.

LE PRÉSIDENT :

890 D'accord. Et vous avez choisi de faire une rue dans le parc plutôt que... Est-ce que c'est une nouvelle rue ça ?

M. BRUNO COLLIN :

895 Oui, oui, oui. C'est à la fois une nouvelle rue...

LE PRÉSIDENT :

900 Donc vous avez choisi malgré tout de prendre une partie d'un espace disponible pour un parc pour y mettre une rue. Est-ce que c'est ce qu'on doit comprendre? Est-ce que cette rue-là a un rôle à jouer en termes de liaison entre, je ne sais pas moi, deux autres rues ou des espaces? Est-ce qu'elle a une fonction à part celle que vous décrivez qui est plus de type esthétique?

M. BRUNO COLLIN :

905 Ah non, non, non, non. Je n'ai jamais parlé d'esthétique. On s'est mal compris.

LE PRÉSIDENT :

Non, mais je vous demande sur le plan fonctionnel...

910 **M. BRUNO COLLIN :**

Oui, fonctionnel. C'est fondamental. Cette rue est fondamentale au bon fonctionnement du parc.

915 **LE PRÉSIDENT :**

Du parc ou du quartier environnant? Parce que j'essaie de comprendre en quoi une rue est indispensable à un parc ?

920 **M. BRUNO COLLIN :**

Bien, évidemment, c'est pour le quartier.

LE PRÉSIDENT :

925

Il y a d'autres parcs à Montréal comme le parc Lafontaine où on pense à réduire les rues. Alors j'aimerais ça que vous explicitiez un petit peu comment ça se situe dans votre conseil de parc.

930 **M. BRUNO COLLIN :**

935

Il n'a jamais été question de fermer les rues autour du parc Lafontaine. Il est question de rationaliser une géométrie excessivement automobiliste ou comment on pourrait dire, véhiculaire parce qu'il y a un excédent de largeur, ce n'est pas nécessaire, ça pourrait très bien fonctionner en coupant à moitié l'avenue du parc Lafontaine. Tout ça est tout à fait cohérent. Par contre, enlever les rues autour du parc Lafontaine.

LE PRÉSIDENT :

940 Non, non, ce n'est pas de ça que je parle. Je m'excuse et je ne veux pas lancer un débat. Je vous demande simplement de justifier la rue dont vous parlez ici ou d'expliquer – je m'excuse – quelle est l'importance puisque vous lui donnez beaucoup d'importance. Vous la rattachez à la vocation du parc plutôt qu'à la desserte du quartier.

M. BRUNO COLLIN :

945 Bien, c'est-à-dire que le parc est destiné au quartier et il doit être accessible. Et puis cette rue-là joue un rôle d'accessibilité fondamentale pour que... Il faut maximiser la présence dans le parc. Il ne faut pas que ce soit un endroit sordide ou un endroit isolé. Il faut que ça soit un endroit fréquenté, fréquentable et le plus... Maximiser les usagers. Alors la rue, c'est une manière
950 d'ouvrir le parc qui est proposé sur le quartier environnant.

LE PRÉSIDENT :

955 On vous entend là-dessus. Ça va, Monsieur Delache ? Vous pouvez évidemment, vous savez en deuxième partie, vous pourrez faire les représentations...

M. FRANCK DELACHE :

960 Bien entendu.

LE PRÉSIDENT :

... à la lumière de ce que vous avez entendu. J'appelle maintenant monsieur Éric Michaud.

965 **M. ÉRIC MICHAUD :**

Bonsoir!

970 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, Monsieur! Votre première question ?

M. ÉRIC MICHAUD :

975 Oui. Bien, elle a déjà été en partie répondue j'ai l'impression. Moi, ma question portait sur le potentiel d'immobilier résidentiel dans le secteur en termes de nombre d'unités. Combien on pensait le potentiel constructible. Là, j'ai cru comprendre que c'est 1 000 par an sur quinze ans, de 2015 à 2030. Donc ça fait à peu près 15 000 unités. C'est bien de ça qu'on parle ?

980 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Collin. Sur un horizon disons de mise en œuvre souhaitable du PPU, est-ce qu'on peut avoir une idée du nombre d'unités susceptibles de s'ajoute ?

985 **M. BRUNO COLLIN :**

Oui. Les 1 000 logements par année, c'est pour l'arrondissement, ce n'est pas pour...

990 **LE PRÉSIDENT :**

Ah! C'est pour l'arrondissement? Ce n'est pas pour le quartier.

M. BRUNO COLLIN :

995 C'est-à-dire que les dix dernières années, on a compté 72 000 mètres carrés de bureaux additionnels par année, puis 1 000 logements par année.

LE PRÉSIDENT :

1000 Dans l'arrondissement.

M. BRUNO COLLIN :

Oui.

1005 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

M. BRUNO COLLIN :

1010 Évidemment, dans le secteur ici, c'est beaucoup moins.

LE PRÉSIDENT :

1015 Alors quelles seraient pour le secteur vos hypothèses de croissance en unités de logement ?

M. BRUNO COLLIN :

1020 Ça, on l'a quelque part. Attendez... Je pense qu'il faudrait vous revenir avec le chiffre parce que...

LE PRÉSIDENT :

1025 Pas de problème. Peut-être que quelqu'un dans votre équipe peut faire le calcul et ça pourrait nous revenir.

M. BRUNO COLLIN :

1030 Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

1035 Ça, il n'y a pas de problème. On vous laisse toute la latitude pour ça.

M. ÉRIC MICHAUD :

Et en même temps, la proportion de logements sociaux prévus.

1040 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

M. ÉRIC MICHAUD :

1045 Sur l'ensemble.

LE PRÉSIDENT :

1050 Ça, là-dessus, il y a peut-être une réponse de principe qu'on peut aller chercher parce que la Ville a probablement des politiques là-dessus. Monsieur Labelle ?

M. MARC LABELLE :

1055 La question est tout à fait pertinente. Déjà dans la première phase au sud de Saint-
Antoine, on a autorisé une première phase qui prévoit trois phases pour un promoteur immobilier
qui est là, Cadillac Fairview. Ils ont déjà contribué, une contribution financière qu'ils viennent de
faire, qui est de l'ordre de 1 272 M\$ au fonds de contribution au niveau de la Stratégie d'inclusion
et de logements abordables. C'était pour le logement social parce qu'il va y avoir du logement
abordable sur site qui va être fait.

1060 Éventuellement, ce qu'on a comme orientation, c'est définitif, on applique la politique
d'inclusion de logement abordable sur tous les projets. Donc tous les projets qui vont être
présentés à cet endroit-là dans ce secteur-là vont devoir appliquer la politique. On va appliquer la
politique sur le logement social et le logement abordable.

1065 **LE PRÉSIDENT :**

À l'intérieur même du périmètre du PPU.

1070 **M. MARC LABELLE :**

1075 Tout à fait. Mais comme tout ailleurs, on le fait dans l'arrondissement mais plus
particulièrement dans ce secteur-là, c'est sûr. On a déjà débuté sans avoir adopté, parce que ce
soir, on est à consulter un nouveau projet de règlement mais on a déjà mis en application la
politique sur le logement social et abordable. C'est sûr que la Ville est préoccupée aussi pour en
faire sur site ou pour avoir des terrains. Donc on est très vigilant.

1080 Il y a une préoccupation majeure aussi, pas seulement pour ce qui a trait à la
contribution, au fonds de contribution, mais également s'il y a des possibilités que les
promoteurs, pas seulement uniquement un seul promoteur, mais que les promoteurs cèdent des
terrains dans le secteur ou en face directement sur site.

1085 Je me répète mais dans ces projets-là, il y a du logement abordable qui se fait mais ils ont contribué pour le logement social dans ces trois premières phases-là. Mais c'est une préoccupation, c'est au premier niveau pour nous donc de s'assurer de l'application de la politique.

LE PRÉSIDENT :

1090 Et ça inclut la réalisation éventuelle donc de projets de logement social et de logement abordable à l'intérieur même du périmètre ?

M. MARC LABELLE :

1095 Tout à fait, oui. Ça pourrait l'inclure, oui, à l'intérieur du périmètre.

M. ÉRIC MICHAUD :

1100 Moi, ce que j'entends, c'est que ça pourrait l'inclure mais ce qu'on constate...

LE PRÉSIDENT :

C'est votre question ?

1105 **M. ÉRIC MICHAUD :**

Non, mais simplement, c'est que... Ma question, moi, ce qui m'intéresse, c'est les unités réellement construites dans le secteur et non pas l'argent qui va être déposé dans un fonds pour en construire éventuellement ailleurs. Parce que si on veut avoir un quartier...

1110 **LE PRÉSIDENT :**

Je comprends votre question. Là, on est en train peut-être d'aller chercher l'information pour faire une sorte de règle de 3. Parce qu'il y a quand même une certaine proportion des futures unités qui doit en principe obéir aux règles de ce qu'on a ici. Mais je prends le relais de votre préoccupation particulière.

Est-ce que la pratique à laquelle on doit s'attendre dans le PPU des gares, c'est que les promoteurs déposent éventuellement plutôt des contributions financières ou si vous vous attendez à ce qu'il y ait une construction significative d'unités répondant aux définitions de logement abordable et de logement social ?

1120 **M. MARC LABELLE :**

C'est un mélange effectivement des deux. Ce qu'on a comme orientation, c'est sûr, c'est une mixité au niveau de la population, on favorise cette mixité-là. C'est sûr qu'on insiste mais on a plusieurs possibilités qui s'offrent à nous dans l'application de cette politique-là. C'est sûr que la première phase, c'est toujours d'en faire sur site; la deuxième phase, c'est en faire hors site mais pas loin, soit que le promoteur nous donne des terrains; puis la troisième alternative qui s'offre, c'est un fonds de contribution.

1130 Mais je dois dire que ce fonds de contribution là qui a été créé depuis, je pense, quatre années auparavant, les promoteurs ont largement contribué, puis toutes ces sommes-là ont été investies, pas toute la totalité des sommes, mais ces argents-là qui ont été utilisés ont servi dans des projets au sein même de l'arrondissement Ville-Marie à contribuer des projets de logement social donc dans l'arrondissement Ville-Marie.

1135

LE PRÉSIDENT :

1140 Au moment où on se parle, est-ce que vous pouvez nous donner une idée du nombre d'unités de logement social qui ont été construites dans l'arrondissement et je parle bien de l'arrondissement, ou qui sont en projet conformément à cette politique-là ?

M. MARC LABELLE :

1145 Je ne les ai pas présentement, on les a demandés les chiffres à jour à notre Direction de l'habitation, puis ça va nous faire plaisir de vous les faire parvenir. Disons que dans le secteur, on peut dire qu'il y a un projet qui est en cours où on a dû investir dans le fonds de contribution. On a pris de l'argent qui a été donné dans ce fonds de contribution là, c'est pour le projet de la Montagne, de la Coop verte, qui est tout près, qui est dans ce secteur-là, donc où la Ville de Montréal, par le biais de son fonds de contribution et celui de l'arrondissement, a dû prendre les
1150 argents pour investir dans ce projet-là. Mais soyez assurés qu'on va vous fournir les chiffres à jour au niveau de l'arrondissement Ville-Marie en logement social et en logement abordable.

LE PRÉSIDENT :

1155 Je vous en remercie d'avance. Monsieur Michaud, une deuxième question ?

M. ÉRIC MICHAUD :

1160 Oui. Ça a trait... Monsieur Labelle a quand même répondu pas mal mais il y la a Direction de la culture, des sports, des loisirs, du développement social de l'arrondissement a commandé un rapport à Raymond Chabot Grant Thornton sur les besoins de la population dans le district Peter-McGill dont fait partie le PPU des gares, le Quartier des gares.

1165 Une des conclusions qui ressortait de ce rapport-là, ils ont mis à jour quatre grands besoins qui faisaient un peu l'unanimité à la fois parmi les résidents, les gens d'affaires, les organismes consultés, et un de ces quatre grands enjeux-là, c'était la difficulté croissante de

trouver un logement abordable qui force les jeunes familles, les nouveaux arrivants, les personnes âgées à revenu fixe et les personnes moins nanties à quitter le centre-ville.

1170 **LE PRÉSIDENT :**

Mais votre question ?

1175 **M. ÉRIC MICHAUD :**

Donc ma question, c'est de quelle façon plus précisément la Direction de l'arrondissement compte... Quels moyens compte-t-elle prendre pour mettre en œuvre, répondre à ce besoin-là? Et plus particulièrement dans le PPU, est-ce qu'on sait qu'un PPU permet entre autres de faire des réserves foncières ou des choses comme ça, plus concrètement quels moyens vont être pris pour répondre à ce besoin-là ?

1180 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Labelle ?

1185 **M. MARC LABELLE :**

La première réponse à votre question, on l'a dit, c'est en appliquant la politique sur le logement abordable, l'inclusion de logement abordable et social. Votre deuxième question est tout à fait pertinente. Il y a des moyens légaux qui existent dans un exercice de planification comme on a, donc de décréter des réserves foncières ou d'identifier des terrains. Mais vous comprendrez qu'aujourd'hui, si la Ville a identifié de tels sites, ce n'est pas aujourd'hui qu'on va en discuter sur la place publique. Mais c'est des possibilités qui s'offrent dans un exercice de planification. Est-ce que la Ville va procéder à utiliser ce moyen-là ? C'est une des possibilités qui s'offre à nous dans l'exercice actuel.

LE PRÉSIDENT :

1200 Est-ce que vous avez, en termes généraux, une sorte de calendrier ou d'horizon que vous vous êtes donné pour répondre à des besoins comme ceux-là? Monsieur Labelle ou monsieur Collin ? Monsieur Collin.

M. BRUNO COLLIN :

1205 En fait, la Ville est propriétaire de plusieurs terrains dans le secteur. Alors ce qui est effectivement... On n'a pas voulu l'identifier ou rentrer dans le détail parce qu'on est en démarches de négociations diverses mais effectivement, on projette de remembrer en quelque sorte nos terrains pour effectivement éventuellement faire un projet qui serait spécial parce que c'est un secteur en même temps de forte densité et nécessairement... Il y a une coopérative dans le secteur, qui est la Montagne verte, et qui aurait pu être beaucoup plus, comment dire, 1210 probablement plus gros compte tenu du contexte et toutes les contraintes de programmes diverses ont fait en sorte que le projet a été relativement limité par rapport au potentiel en fait qu'il avait. Ce que nous on voudrait faire, c'est quelque chose qui serait...

LE PRÉSIDENT :

1215 Mais est-ce que vous avez un nombre d'unités que vous vous êtes données, par exemple, tant par année ou quelque chose comme ça ?

M. BRUNO COLLIN :

1220 Au total, je pense que l'estimation, c'est à peu près 6 000 logements au maximum. Puis même là, c'est un peu optimiste. Là actuellement, il y en a 3 000 en construction au nord...

LE PRÉSIDENT :

1225 Parlez-vous de logements sociaux ?

M. BRUNO COLLIN :

1230 Non, non. Je parle de logement tout court. Le potentiel du secteur est probablement de cet ordre-là.

LE PRÉSIDENT :

1235 Là, vous répondez à la question de tout à l'heure.

M. BRUNO COLLIN :

Exact. Oui, sauf que...

1240 **LE PRÉSIDENT :**

Non, c'est très utile quand même.

M. BRUNO COLLIN :

1245 Oui, je crois. Puis pour ce qui est de l'autre volet qui est un peu complémentaire, bien c'est une question de proportion aussi. Puis nécessairement, on travaille sur quelque chose mais on n'a pas de chiffres qu'on peut vous donner parce qu'on ne le sait pas encore.

1250 **LE PRÉSIDENT :**

Je pense bien, Monsieur Michaud, qu'on a pu faire le tour pour le moment.

M. ÉRIC MICHAUD :

1255 Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

1260 Merci à vous. J'appelle maintenant monsieur Gabriel Filion. Bonsoir, Monsieur Filion.

M. GABRIEL FILION :

1265 Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

 Votre première question ?

1270 **M. GABRIEL FILION :**

 Je représente le jardin communautaire Versailles.

LE PRÉSIDENT :

1275 C'est un autre jardin?

M. GABRIEL FILION :

1280 C'est un autre jardin. C'est un des deux jardins qui se trouvent dans la région du parc. Puis comme il y avait une seule ligne qui ne mentionnait aucun détail sur les jardins, bien on était tous les deux jardins, on se posait des questions sur le plan.

1285 Ma première question, c'est comme les deux jardins vont être relocalisés vraiment très proches, je me demandais si la gestion des deux jardins serait fusionnée.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Labelle ou monsieur Collin ? Monsieur Labelle.

1290 **M. MARC LABELLE :**

Actuellement, on est dans un exercice conceptuel. Vous comprendrez qu'on n'est pas encore arrivés à ce détail-là mais je pense que vous vous posez la question, donc vous nous soulevez une question, donc on va être en réflexion avec la Direction à l'arrondissement, à la Direction de la culture, des sports et loisirs qui gère ces activités-là. Donc je vous en ferai mention s'il y a une possibilité de gérer, mais on est dans un concept d'aménagement présentement. Est-ce que c'est souhaitable ? On peut vous entendre, vous posez une question. On n'a pas la réponse actuellement.

1300 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous écoute. Excusez-moi, Monsieur Filion. Votre deuxième question ?

1305 **M. GABRIEL FILION :**

Donc la deuxième question, ça serait...

LE PRÉSIDENT :

1310 Vous sentez que vous avez planté une question, ce qui est correct, qui va faire réfléchir les gens de la Ville sur cette préoccupation-là.

M. GABRIEL FILION :

1315 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Parfait, excellent.

1320

M. GABRIEL FILION :

La deuxième question, c'est le terrain qui est au nord de Saint-Antoine, à l'ouest de Lucien-L'Allier, qui va être réutilisé pour les jardins communautaires comme on a vu tantôt, en ce moment, c'est actuellement inutilisé puis je me demandais en fait si le site était contaminé, puis si c'était prévu de le décontaminer pour les jardins ?

1325

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Ça serait peut-être bon de nous donner une idée justement de l'état des terrains qui sont en fait... Qui constituent l'emprise au-dessus du tunnel Ville-Marie et de ses abords. Monsieur Collin ?

1330

M. BRUNO COLLIN :

A priori, je n'ai pas l'information ici. On a l'information générale pour toute la Ville des terrains contaminés. Ça pourrait être vérifié mais...

1335

LE PRÉSIDENT :

Écoutez, si une personne-ressource de votre équipe qui peut répondre, on peut aussi l'accueillir en avant. Monsieur Louis-François Monet donc.

1340

M. LOUIS-FRANÇOIS MONET :

Oui, c'est parce que j'ai eu le cas récemment. Si un site change d'usage pour un jardin communautaire, par exemple, selon la loi, il doit être décontaminé, surtout s'il change de

1345

propriétaire, mais dans tous les cas. Sauf qu'il y a des techniques qui évitent une décontamination en profondeur parce qu'il y a des jardins sur bac aujourd'hui mais la décontamination, s'il y a un changement d'usage, elle s'impose.

1350

LE PRÉSIDENT :

Est-ce à dire donc qu'il y aura une vérification préalable qui sera faite de l'état, une caractérisation ?

1355

M. LOUIS-FRANÇOIS MONET :

Une caractérisation pour décider si, oui ou non, ça vaut la peine d'ailleurs.

1360

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci, Monsieur Monet. Merci beaucoup, Monsieur Filion .

1365

M. GABRIEL FILION :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1370

J'appelle maintenant monsieur Paul Legault.

M. PAUL LEGAULT :

1375

Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, Monsieur!

1380 **M. PAUL LEGAULT :**

1385 J'ai déjà eu plusieurs éléments de réponse. Ma question est d'ordre aussi général. J'étais présent à la présentation du plan pour Griffintown il y a déjà quelques années, puis ce qui s'est réalisé s'est avéré... Disons c'est loin d'être l'ensemble du plan qui a été réalisé. Il y a eu surtout la volonté des entrepreneurs privés qui a fait la marque de Griffintown jusqu'à maintenant. J'aimerais connaître le niveau... Les incertitudes, le niveau d'incertitude qui existe dans ce plan-là ?

1390 Je vais mentionner les aspects qui sont... Il y a déjà eu des éléments de réponse. Il y a premièrement le MTQ qui est un incontournable. Vous avez mentionné le CN, le CP, mais il y a probablement d'autres propriétaires, d'autres intérêts privés. Est-ce qu'il y a des besoins de protection du patrimoine ? J'en avais une couple d'autres. O.K., puis ça vient d'être mentionné, s'il y a des provisions qui sont prises pour les sols contaminés. Puis si vous pensez à d'autres choses qui peuvent empêcher la réalisation du plan.

1395

LE PRÉSIDENT :

Autrement dit, c'est vraiment un peu le niveau d'incertitude ou de probabilité qui est relié à l'influence de l'ensemble de ces facteurs-là, par exemple.

1400

M. PAUL LEGAULT :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1405

D'accord. Ça ratisse large mais je pense c'est très bien de l'aborder dans une question comme celle-là. On a mentionné entre autres des gens que vous considérez comme vos interlocuteurs importants, MTQ, CN, CP, la question du patrimoine, peut-être la question des sols contaminés. Alors peut-être que vous pouvez nous brosser un tableau d'ensemble, où en est le dossier ?

1410

M. BRUNO COLLIN :

1415

Oui. En fait, il y a énormément de partenaires en jeu dans un secteur aussi dense et central évidemment. Mais notre composition, on a essayé de, nous, justement de la limiter surtout à ce qu'on pouvait contrôler le plus facilement possible. C'est là-dessus qu'on a misé énormément.

1420

Un des principaux joueurs, c'est le MTQ effectivement, mais le MTQ est avec nous autres dans ce projet-là. Ils suivent, ils soutiennent et la faisabilité technique n'est pas... Par exemple, le recouvrement, parce qu'il y a un recouvrement partiel des bretelles qui peut être très léger, avec ventilation passive, qui est projeté pour faire le parc, mais on s'est posé beaucoup la question de la capacité portante. Le tunnel à cet endroit-là est dans le roc. Il y en a une certaine capacité portante. Les gens du ministère nous ont dit que c'est très, très solide à cet endroit-là et puis on pourrait probablement construire des immeubles aussi. Alors on n'est pas inquiet pour ce qui est du parc.

1425

Autrement, pour le reste...

1430

LE PRÉSIDENT :

Mais si je m'attarde juste un petit peu au MTQ, là vous dites que le partenariat ou le dialogue est déjà engagé avec eux là-dessus. Et ce que je vous entends dire, c'est que jusqu'à maintenant, ils n'ont pas formulé d'objection ou pas levé d'obstacle à la réalisation du parc.

1435 **M. BRUNO COLLIN :**

Non, aucunement. Aucunement. En fait, ils sont avec nous autres dans ce projet-là et c'est nous qui allons le faire évidemment, ça va être un projet de la Ville de Montréal mais ils le soutiennent. Ils comprennent également que cette affaire-là est située en plein milieu du centre des affaires, puis que ça ne peut pas rester comme ça. Non, ça, ça va très bien ce bout-là. C'est pour ça j'ai l'impression qu'on a le potentiel de contrôler très bien.

Maintenant, est-ce qu'on va pouvoir mettre en œuvre le bureau de projet qui, à notre avis, est essentiel à la bonne réalisation du projet ? Il faut qu'il y ait un noyau. Il y a vraiment un concept de projet ici qui... Parce que la Ville de Montréal, c'est grand. C'est une immense structure, il y a beaucoup de... C'est important que le projet ne se noie pas dans la machine. Ça, c'est... Évidemment, il y a beaucoup de choses qu'on ne contrôle pas mais on a quand même... on a une certaine expérience de beaucoup de projets de ce genre-là et puis je veux dire, le Quartier international a quand même très, très bien fonctionné. Et c'est justement, c'était une petite équipe.

1445 **LE PRÉSIDENT :**

Si je vous amène maintenant, Monsieur Collin, CN, CP, est-ce que vous avez amorcé des démarches avec eux autres ? Parce que ça met en cause les viaducs, ça met en cause le statut de gare dans certains cas, ainsi de suite.

1450 **M. BRUNO COLLIN :**

Le Canadien Pacifique a publiquement annoncé sa volonté de développer son site, parce qu'ils ont un site avec un énorme potentiel, eux, autour du métro Lucien-L'Allier. Alors eux, déjà là on sent que d'eux-mêmes, il y a une volonté de faire quelque chose. Alors ça, ça va bien.

Le pont ferroviaire du CN, c'est plus délicat. Les discussions, elles ont commencé en fait avec le projet Bonaventure. Je dirais que l'équipe du projet Bonaventure est plus avancée que

1465

1470 nous dans les discussions avec eux mais ça semble tout à fait... Là où il y a une certaine difficulté, c'est que évidemment, ces structures-là, l'eau passe à travers. Ce n'est pas juste une question esthétique, ce n'est pas juste une question d'éclairage. Ça peut également être une question de structure à un moment donné et là, ça peut être plus compliqué parce qu'évidemment... Mais, bon, non, ce bout-là n'est pas contrôlé autant. Et d'ailleurs, on s'est moins avancé.

1475 On veut faire des concours et on veut travailler avec eux autres et on veut investir là-dedans pour que ça s'améliore. Mais, bon, on ne peut rien promettre. Ça, ce bout-là est peut-être un de ceux qui a le plus d'incertitude, si on peut dire, mais on est très optimiste là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

1480 En matière de patrimoine ?

M. BRUNO COLLIN :

1485 En matière de patrimoine, évidemment, il y a énormément d'objets dans le secteur de construction qui sont, comment dire, qui sont reconnus de toutes parts et de tout côté et qui sont... Une des propositions... Évidemment, on n'arrive pas avec de nouveaux outils autres que ceux qu'on a déjà mais je pense que la question est posée dans le sens : est-ce qu'une considération patrimoniale pourrait ou un engagement pourrait ne pas être rencontré ?

LE PRÉSIDENT :

1490 Ou alors êtes-vous allé au devant des exigences de la préservation du patrimoine dans certains cas ?

M. BRUNO COLLIN :

1495 Bien, non. C'est plus dans des projets, dans des projets privés qu'il y a du travail qui se fait au cas par cas. Ici, par exemple, le projet du 1162 où une grande partie d'un édifice va être intégrée, reconstituée et intégrée dans un complexe immobilier de forte densité. Autrement, la proposition sur de la Gauchetière, le redressement qui est proposé permet de conserver tous les, comment dire, les acquis de la structure de l'Hôtel Château Champlain, par exemple. Bon, ce
1500 n'est pas du patrimoine historique très ancien mais c'est du patrimoine moderne et on a fait beaucoup d'efforts pour que notre intervention ne vienne pas briser cet ensemble-là et qu'elle le consolide.

L'inverse aurait été on exproprie, on continue la rue en ligne la plus droite possible, qui
1505 n'aurait pas été l'alignement d'origine. Je dis « d'origine », l'alignement des années... À une certaine époque, de la Gauchetière a été prolongée entre de la Cathédrale et Peel. Ça s'est fait, je ne sais pas, aux alentours de 1900 peut-être et puis... 1890... Non, non. 1900 plutôt, sinon plus tard. Bref...

1510 **LE PRÉSIDENT :**

Écoutez, je ne veux pas qu'on aille dans le détail des choses.

M. BRUNO COLLIN :

1515 Oui, oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

1520 Je me demandais surtout, en tout cas c'est comme ça que j'ai interprété la question de monsieur Legault, qu'en matière de patrimoine, à quel niveau de considération en étiez-vous? Est-ce que vous avez identifié des enjeux à résoudre ? Est-ce qu'il y a des avis qui ont été

communiqués autour de considérations patrimoniales soit par des organismes, soit par des instances de la Ville compétente dans ce domaine-là ?

1525

M. BRUNO COLLIN :

Oui. En fait, peut-être je pourrais ajouter que... Un quiproquo à l'interne de la Ville a fait en sorte que les avis ont été mis en ligne un peu tard, les avis du comité consultatif, du Conseil du patrimoine et du Comité Jacques-Viger. Ils le sont, je crois, aujourd'hui.

1530

LE PRÉSIDENT :

Ils sont sur le site de l'Office. Je voulais quand même que vous en parliez en public.

1535

M. BRUNO COLLIN :

Oui, d'accord. C'est ça. Ils auraient dû être sur le site depuis...

1540

LE PRÉSIDENT :

Mais merci quand même d'avoir finalement réussi à les...

1545

M. BRUNO COLLIN :

Ça ne dépendait pas tellement de nous mais disons que c'est ce qui est arrivé effectivement. Ça, ça aurait pu être mieux connu. Mais disons que dans ces avis-là, effectivement il n'y a pas d'éléments qui ont été pointés du doigt, outre qu'une petite discussion au sujet justement d'un prolongement de la rue de la Gauchetière – c'est pour ça que j'en parlais – mais qui ne va pas nécessairement dans le sens qu'on croirait.

1550

Parce que, enfin, le Château Champlain est un bâtiment qui peut être mal aimé mais quand même, ça c'est un bel exemple du patrimoine moderne de Montréal et puis nous on a

1555

pensé qu'il fallait le soigner le plus possible, puis y faire attention, puis s'assurer qu'il conserve certaines de ses caractéristiques dont son débarcadère qui est un peu particulier mais ça va avec l'ensemble. Alors c'est dans cette optique-là entre autres. Le scénario inverse aurait été de les exproprier puis de briser la patente.

1560

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Labelle, vous aviez un complément de réponse là-dessus ?

1565

M. MARC LABELLE :

Oui. Je voulais juste ajouter une préoccupation de monsieur au début qui demandait si cet exercice de planification là était à la demande d'un promoteur immobilier ou il faisait mention d'un autre exercice de planification sur lequel je ne porterai pas de jugement, vous comprenez.

1570

Non, cet exercice de planification là fait suite à une consultation qui a été tenue devant l'Office de consultation publique en 2013, si je ne me trompe pas, où l'Office nous a recommandé, suite au projet du promoteur, a demandé à la Ville, à l'arrondissement, de faire un exercice de planification pour le secteur. Donc l'intérêt public est au premier rang.

1575

Donc elle a demandé à la Ville de faire cet exercice-là pour s'assurer que le développement immobilier, les promoteurs immobiliers restent des partenaires comme plusieurs autres, mais à la Ville de faire cet exercice-là justement pour donner un fil conducteur, d'avoir une vision de ce secteur-là, puis cette vision-là sur le domaine public appartient à la Ville de Montréal. Donc c'est dans l'intérêt public qu'on fait l'exercice aujourd'hui pour répondre aux demandes qui avaient été faites par l'Office à l'époque.

1580

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Je veux juste revenir rapidement sur la question des sols contaminés. Je ne voudrais pas une réponse détaillée mais plus est-ce que vous avez suffisamment de

1585 connaissance générale des lieux à la Ville sur les terrains susceptibles d'être développés pour
vous attendre à ne pas avoir de mauvaise surprise. Évidemment, on ne peut pas tout garantir
mais...

M. BRUNO COLLIN :

1590

Non, non, non, non. On est très documenté de ce point de vue là, je pense, aujourd'hui,
surtout dans ce secteur-là. Je n'ai pas vu les cartes, on ne s'est pas penché sur cette
problématique-là puisqu'on prend pour acquis que c'est, pas généralement mais c'est très
souvent le cas, mais... Puis les sols contaminés, ça peut être une ancienne rivière. Ce n'est pas
1595 juste une ancienne station service. Ça fait que ce quartier est tellement ancien, 375 ans d'histoire
en fait, on va fêter le 375e, bien il date, il remonte à pratiquement ça, le quartier. Donc c'est
presque toujours le cas. Il n'y aura pas de surprise non plus de ce point de vue là, je ne pense
pas.

1600

LE PRÉSIDENT :

Vous aviez une deuxième question, Monsieur Legault ?

M. PAUL LEGAULT :

1605

C'est plutôt une relance. Si j'ai bien compris le sens de vos réponses, c'est qu'il n'y a pas
d'éléments, par exemple...

LE PRÉSIDENT :

1610

Vous vous adressez au président, s'il vous plaît.

M. PAUL LEGAULT :

1615 Je m'excuse, Monsieur le président. Il n'y a pas d'éléments qui risquent de compromettre la réalisation du plan. Comme je vais mentionner, par exemple, d'être devant un fait accompli d'un entrepreneur qui a déjà les permis pour construire ou utiliser un sol, est-ce qu'il a besoin d'acquisition ou d'expropriation de terrains privés. Plus spécifique, il n'y a rien de ça qui est nécessaire.

1620 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Collin ?

M. BRUNO COLLIN :

1625 Il y a un petit, petit, petit terrain à un endroit qui doit être acquis, pour lequel il y a une réserve foncière qui a été décrétée pour, en fait, le passage dont j'ai parlé entre la rue de la Montagne et Lucien-L'Allier, au sud de CGI, on veut aménager un passage piétonnier et lui a requis... va requérir une acquisition mais c'est assez mineur effectivement. On a pu fonctionner sans qu'il y ait d'autres expropriations ou acquisitions.

1630

M. PAUL LEGAULT :

Merci.

1635

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Ça fait le tour – non, mais attendez, je vois qu'on se consulte. Alors je ne sais pas si vous avez un complément de réponse ?

1640 **M. BRUNO COLLIN :**

Non, ça va. C'est ça, c'est comme on dit, les interventions qui sont proposées sont essentiellement sur le domaine public. On a tout le terrain de jeu qu'il nous fallait pour faire le projet.

1645

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci, Monsieur Legault.

1650 **M. PAUL LEGAULT :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1655

J'appelle monsieur Dinu Bumbaru. Monsieur Bumbaru, bonsoir!

M. DINU BUMBARU :

1660 Bonsoir, Monsieur le président, Madame et Monsieur les commissaires! On va essayer de ne pas faire son mémoire ce soir.

LE PRÉSIDENT :

1665

S'il vous plaît.

M. DINU BUMBARU :

1670 Attendre le 16 juin. Deux questions. À Héritage Montréal, on s'intéresse au patrimoine et à l'aménagement. On va donc amener des questions sur un de ces deux sujets et peut-être une

suggestion avant, ça serait peut-être utile d'avoir un plan des statuts patrimoniaux sur le territoire. Il y a un site du patrimoine pour le square Dorchester, il y a des biens classés. Ça serait peut-être utile pour la population d'en avoir une expression distincte pour information.

1675 Sur la question du patrimoine, une des choses qui est intéressante avec ce secteur, on a parlé de son histoire mais on a oublié peut-être sa géographie qui est marquée par une topographie dont on a fait certaines évocations et ça, ça se traduit notamment par des vues internes au territoire et des vues au loin, ce qui permet notamment de mettre en scène les bâtiments. Puis quand ils ont été conçus, plusieurs de ces bâtiments – on parlait du Château
1680 Champlain – c'est clair qu'il a été mis en scène par rapport au square, la gare Windsor dans la pente de la rue Peel et où ça se trouve cette information et comment ça guide le développement du PPU ? Est-ce que c'est un facteur à considérer ? Puis si, oui, sur quelle base ? Est-ce qu'il y a une appréciation de ce paysage qui fait partie, à sa façon, du patrimoine du territoire ?

1685 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Juste avant de me tourner vers la Ville, disons que je relaie le souhait que vous formulez si c'était possible d'illustrer de façon simple sur une carte les statuts patrimoniaux avec, le cas échéant, les périmètres, s'il y en a. Ça serait apprécié, je pense, de tous.

1690 Et là, plus précisément avec la question de monsieur Bumbaru, de quelle manière l'élaboration éventuellement de la mise en œuvre du PPU prend en compte la mise en valeur visuelle, notamment des éléments, ou la préservation des caractéristiques dont bénéficient en ce moment déjà un certain nombre d'édifices plus remarquables que d'autres.

1695 **M. BRUNO COLLIN :**

1700 En fait, essentiellement au nord de Saint-Antoine, on est dans un territoire relativement construit, en construction dans la partie à l'ouest complètement mais construit pour le reste. On a identifié un potentiel important sur l'emplacement du stationnement étagé de la gare Centrale,

puis une problématique importante avec la non-visibilité de la gare Centrale. En tout cas, ça c'est une chose.

1705 Pour le reste, essentiellement l'objectif a été de mettre en valeur un peu cette réalité assez extraordinaire qu'on a à cet endroit-là. Parce qu'on nous dira ce qu'on voudra, on a, à une certaine époque dans le Plan d'urbanisme, décrété des rues d'ambiance qui étaient basées sur le caractère soit patrimonial justement ou soit commercial de certaines artères de l'arrondissement et nous on s'est dit qu'il y avait un aspect qui était très intéressant au niveau de l'ambiance qui avait peut-être été sous-évalué, qui était le caractère monumental des grands
1710 bâtiments du centre des affaires.

Un des objectifs dès le départ était d'améliorer tout le réseau piétonnier aux environs pour mettre en quelque sorte en valeur cette réalité du bâti pour que ça soit plus facile de s'y promener, de s'y approcher et de tourner autour et de profiter en fait de cet environnement assez fantastique du centre des affaires, dans cette partie-là en particulier du centre-ville. Alors il n'y a rien d'autre à dire. Le paysage, il est déjà très intéressant à cette partie-là.
1715

Dans la partie sud où là il y a un potentiel à construire, là on a pensé plus en termes d'axe. On a parlé d'un axe vers... Le long de la rue Saint-Jacques. En fait, tout ça est basé un peu sur le fait de profiter de l'emprise de l'autoroute qui est une espèce de zone inconstructible et également, l'idée est de connecter le parc proposé avec le square Victoria, en fait, en bout de ligne. Et voilà.
1720

Maintenant, au niveau de la forme bâtie et tout ça, on ne s'engage pas ici outre mesure puisqu'on a déjà tout un cadre réglementaire, un encadrement de notre projet qui aura des objectifs très clairs en termes d'améliorer ou de contribuer à l'animation ou à l'encadrement du domaine public.
1725

On a parlé tantôt de la rue Peel. La rue Peel est un axe fondateur et de ce point de vue là, je veux dire, c'est un axe très important, sauf qu'il y a des souhaits qui sont faits et puis dans tous les cas, en bout de ligne, au niveau piétonnier tout de même, l'axe de Peel va être,
1730

comment dire, amélioré avec des trottoirs élargis. En fait, presque tout le projet est basé sur ce principe d'élargissement de trottoirs et de trottoirs plus accueillants, plus adaptés et plus axés sur un usage piétonnier. Voilà.

1735

LE PRÉSIDENT :

Quand vous mentionnez la rue Peel, est-ce que c'est parce que pour vous, c'est en direction nord-sud, c'est l'axe que vous allez privilégier dans une perspective disons de mise en valeur du patrimoine immobilier ?

1740

M. BRUNO COLLIN :

La rue Peel est une rue qui d'elle-même est privilégiée. C'est l'axe continu le plus... Je ne sais pas comment dire, le plus fondamental, qui traverse tout le centre-ville, on l'a dit tantôt, et qui permet une liaison entre le nord et le sud. Cette rue-là, elle est très importante de ce point de vue là. Alors peu importe le scénario qui va gagner au niveau du transport en commun, les trottoirs, eux, dans tous les scénarios, sont élargis le long de ça. Et enfin, je ne peux pas dire grand-chose d'autre dans la mesure où le bâti riverain, on le souhaite, on souhaite qu'il contribue à l'animation de cette rue.

1745

1750

Évidemment, il y a la forme bâtie autour du square Chaboillez qui est assez dense mais on essaie de maximiser la continuité du bâti sur rue. C'est ça le principe qui est recherché dans le projet et qui, on croit, va dans le sens de mettre en valeur les éléments historiques d'intérêt où le bâti d'intérêt qui est dans le quartier ou en amont ou en aval du quartier. Donc assurer une continuité avec tout ça.

1755

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Collin, la principale addition en termes de perspective ouverte ou de mise en valeur, c'est sans aucun doute le parc. Est-ce que lui contribue à soit encadrer ou soit diriger le regard vers des éléments significatifs du bâti montréalais ?

1760

M. BRUNO COLLIN :

1765 En fait, il permet de structurer un espace déstructuré d'une manière vraiment inespérée.
Ça c'est définitivement le cas. Maintenant, on peut faire des liens, beaucoup de liens avec cette
espèce d'axe en diagonal historique, à commencer par les cours d'eau, puis après ça, les voies
ferrées, puis après ça, l'autoroute, mais c'est une réalité qui est intrinsèquement liée à ce
secteur-là, la présence de l'autoroute et là, on propose en fait de l'habiller, puis de donner une
1770 forme qui va elle-même créer du sens ou qui va créer... C'est quelque chose qui est un peu
nouveau mais ça permet de relier l'est et l'ouest et ça permet de... Ce qui est proposé aussi, c'est
une forme bâtie le plus possible qui va venir structurer cet espace-là. Et les perspectives qui vont
être dégagées de ce lieu-là risquent d'être assez intéressantes effectivement parce que... Surtout
dans l'axe vers le sud-est, en descendant, ça va ouvrir une belle percée visuelle vers le Vieux-
1775 Montréal, en fait.

Il y a également la promenade Albert qui est dans les cartons au niveau des règlements
de la Ville depuis maintenant près de plus de quinze ans. Ça aussi, on vise à le réaliser une fois
pour toutes. Et ça, c'est un peu symbolique on dira, mais c'est tout de même dans le sens de la
1780 continuité du sens du lieu parce qu'on l'a vu dans la présentation, il y a le ruisseau Prud'homme
qui est devenu la rue Albert, qui est devenue à un moment donné rien du tout parce que c'était
une grande gare de triage et qui, là, maintenant que ça se redéveloppe, l'idée de rouvrir cet
espace-là qui est en continuité avec le square Chaboillez qui lui-même est aussi ancien que le
cimetière qui est devenu la Place du Canada au nord, donc tout ça dans l'axe de la rue.

1785

LE PRÉSIDENT :

Sur la promenade Albert, rapidement, est-ce que les terrains, en tout ou en partie,
appartiennent à la Ville ?

1790 **M. BRUNO COLLIN :**

1795 Ils n'appartiennent techniquement pas tous à la Ville. Disons qu'il y a des règlements qui sont là, qui font en sorte qu'ils doivent... Enfin, ces règlements-là qui existent et qui sont en amont de tout ce qui s'est construit à cet endroit-là n'ont jamais été modifiés et selon ces règlements, ces terrains doivent éventuellement être... Enfin, le caractère, la tenure n'est pas claire pour certains des terrains mais on est en discussion avec les riverains pour faire cet aménagement-là et il y a de l'ouverture.

1800 Parce que dans le cas de l'ÉTS, par exemple, ils se sont installés un peu dans cet axe-là et il y a peut-être une révision des aménagements qui devra être faite éventuellement. Mais on travaille sur ça. Et ça, cet axe-là nous paraît aussi un élément important qui s'inscrit dans cette logique de préoccupation.

1805 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Merci, Monsieur Collin. Monsieur Bumbaru, une deuxième question ?

M. DINU BUMBARU :

1810 Oui, merci. On en apprend, puis on appuie effectivement. Un de nos slogans à Héritage Montréal, c'est « *Give Peel a chance* » et puis, pour nous, elle ne s'arrête pas à la rue Notre-Dame en passant.

1815 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

M. DINU BUMBARU :

1820 Elle descend jusqu'à l'eau. Au niveau du point de vue de l'aménagement du territoire, on
a vu l'apparition entre le Centre Bell, la rue jadis de la Gauchetière, et le boulevard René-
Lévesque – c'est le temps des asperges du Québec ces jours-ci, ça me fait penser un peu à ça –
ce foisonnement de tours d'une qualité architecturale qu'on laissera malheureusement aux
1825 générations futures le soin de l'apprécier et aussi d'une occupation dont il n'est pas clair que ça
participe vraiment à la vue mais toujours est-il, on a des concentrations fortes de constructions et
une des questions qu'on aimerait comprendre, c'est compte tenu justement de cette topographie
qui va mettre en évidence beaucoup plus de façades qu'on peut l'imaginer, quel est le cadre qui
va nous permettre d'espérer d'avoir des constructions qui soient un peu dignes de ce quartier
modèle pour l'avenir ?

1830 Est-ce qu'on a des critères architecturaux ? Est-ce qu'on a des exigences ? Est-ce qu'on
a plus que simplement ce qui a donné comme résultat, peut-être un peu décevant, ce qui est en
train de se bâtir maintenant ?

LE PRÉSIDENT :

1835 D'accord. Écoutez, je vous laisse vos commentaires.

M. DINU BUMBARU :

1840 Oui, oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1845 C'est des choses qui vont peut-être revenir mais vous soulevez une question importante.
Comment les projets sont encadrés pour assurer leur qualité, leur cohérence, etc. Monsieur
Collin ?

M. BRUNO COLLIN :

1850 Oui, en fait, on parle du centre des affaires, d'accord. Et on parle, pour ce qui est de ce projet-là, on parle en particulier de tout le front, on pourrait dire le front bâti du centre des affaires dans le sud, le front sud, le front bâti sud.

1855 Alors évidemment, ce front bâti là, il va jouer un rôle assez important en termes d'image du centre-ville de Montréal, puis de perspectives vues de partout, vues de la rue de l'Église dans Verdun aussi bien que du pont Champlain, puis, etc. Bref, de ce point de vue là, c'est un enjeu important et on l'a évidemment en tête dans nos discussions avec tous les développeurs du secteur, puis on fait valoir autant qu'on peut cet aspect-là. Maintenant, on a toute une panoplie d'outils qui sont les mêmes que d'habitude et puis...

1860

LE PRÉSIDENT :

1865 Pourriez-vous rappeler dans les grandes lignes l'essentiel des outils qui servent ? Parce que ce qu'on a sous les yeux et le PPU se situe dans le cadre du Plan d'urbanisme mais ce n'est pas là que ça s'arrête, votre outil ?

M. BRUNO COLLIN :

1870 Non. En fait, le centre-ville de Montréal est pratiquement pour la moitié, ou en tout cas entre le tiers et la moitié, construit par le biais de procédure de ce qu'on appelle aujourd'hui de projet particulier, à une autre époque, de plan d'ensemble, en fait par une procédure d'encadrement discrétionnaire qui est basée sur une grille de critères et d'analyse de projet. Bon, ça n'a pas toujours donné des bons résultats mais ça a généralement donné des meilleurs résultats qu'un simple zonage qui permet certaines hauteurs, certains alignements, etc. Et on n'a pas...

1875

LE PRÉSIDENT :

1880 Excusez-moi. Pour le bénéfice de tout le monde, quand vous dites « discrétionnaire », ça veut dire que quand vous analysez des projets, vous avez une marge de manœuvre dans l'application de la réglementation ? Est-ce que c'est ce qu'on doit comprendre ?

M. BRUNO COLLIN :

1885 C'est-à-dire, oui, un petit peu. Un petit peu. Mais c'est-à-dire conditionnellement à ce que les objectifs soient rencontrés. Donc on travaille avec des objectifs et ces objectifs-là sont fondés sur la qualité du domaine public, l'animation du domaine public, qualité environnementale et qualité paysagère qui inclut également les aspects patrimoniaux, qu'ils soient au niveau de la trame de rue aussi bien que du cadre bâti existant.

1890 Donc sur la base de ces objectifs-là, on a évidemment un cadre de zonage qui donne les hauteurs, les marges, les usages, enfin toute la panoplie usuelle du zonage mais on peut étudier les projets de façon à ce qu'ils puissent à la fois partiellement déroger à certains aspects mais à la condition qu'ils rencontrent mieux les objectifs ultimes qui sont recherchés derrière ce fameux zonage-là.

1895 Alors c'est comme ça que ça a fonctionné, puis c'est comme ça que ça va sans doute fonctionner à l'avenir. Et puis ça donne souvent des très bons résultats. Mais rien n'est parfait, puis nous, on est persuadé que ces outils-là sont beaucoup plus performants, nous permettent de mieux faire que si on avait des outils très statiques et rigides où il n'y a pas d'évaluation qualitative des projets.

1900

LE PRÉSIDENT :

1905 D'accord. Je pense que votre message est bien reçu là-dessus. Monsieur Bumbaru, ça fait le tour.

M. DINU BUMBARU :

1910 Merci. Peut-être une suggestion. C'est que ces objectifs qualitatifs soient un petit peu plus explicites dans les documents parce que ça nous aidera à comprendre et à commenter davantage. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1915 Très bien. Donc ça sera peut-être important, même si à première vue c'est peut-être un peu rébarbatif, de rendre accessible... Je vous reviendrai tout à l'heure, Monsieur Collin.

1920 Je voudrais dire tout de suite qu'on a reçu six personnes sur treize qui se sont inscrites. Il faudra peut-être vérifier s'il y a d'autres personnes qui se sont inscrites depuis les treize. Quoi qu'il arrive, j'annonce tout de suite qu'il y aura une deuxième séance demain parce qu'on va faire notre possible peut-être pour avancer mais je ne voudrais pas non plus qu'on coupe court. Alors tout en nous demandant de faire diligence, en nous demandant aussi à tous d'être patients, on va faire de notre mieux pour ce soir et ensuite, on pourra reprendre demain soir à 19 h. Si jamais il y a des personnes qu'on ne réussissait pas à entendre ce soir à première vue... Vous dites qu'il y en a ? Deux de plus. Bon, alors ça confirme qu'en fait, il faudra vraiment se donner une marge de manœuvre avec une deuxième séance demain.

1930 Je reviens donc à la dernière suggestion de monsieur Bumbaru. C'est qu'on ait accès peut-être dans la documentation à la réglementation ou aux autres éléments qui encadrent les projets.

M. BRUNO COLLIN :

1935 Oui. Je pense que le Règlement sur les projets particuliers codifié serait peut-être utile parce qu'il a été grandement modifié justement pour clarifier cette question-là qui était souvent soulevée.

LE PRÉSIDENT :

1940 Je voudrais en profiter aussi peut-être pour revenir sur l'élément qui semble relativement restreint mais la modification que vous recommandez au Plan d'urbanisme en faisant passer de 120 mètres à 210 mètres la hauteur dans un secteur, pourquoi cette petite parcelle qui semble relativement isolée au sud de la rue Saint-Antoine, alors que la rue Saint-Antoine en ce moment marque la limite, par exemple, du 65 mètres, du 120 mètres, face au 210 mètres ?

1945

M. BRUNO COLLIN :

Oui. En fait, ça serait peut-être plus facile de le montrer sur une carte mais le fait est qu'il y a du...

1950

LE PRÉSIDENT :

Bien, peut-être que vous l'avez là-dessus ?

1955

M. BRUNO COLLIN :

Oui, je comprends.

LE PRÉSIDENT :

1960

C'est encore plus haut que 210 mètres ça, sûrement. Voilà, merci. Excusez-moi, mon collègue, monsieur Lebeau, a une sous-question qui se rattache à ma question.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1965

Oui, c'est exactement dans ce sens-là. Sur ce petit périmètre-là, moi j'ai été surpris, oui et non, mais je me demandais quand j'ai vu ça quel effet ça pourrait donner vu d'en bas. Parce que là, on est dans une côte, vraiment dans une pente assez claire, assez grande. Alors vu d'en

1970 bas, ça donne quoi ce 210 mètres-là d'en haut? Ça va apparaître comme 300, 350. Est-ce que vous l'avez modélisé, par exemple ?

M. BRUNO COLLIN :

1975 Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'on ne pourra jamais construire à 200 mètres, en fait, à cet endroit-là parce que premièrement, il y a de la place pour deux bâtiments là-dedans dans un complexe qui est probablement plus grand, qui sera plus grand. L'idée, c'est qu'il puisse y avoir deux bâtiments qui montent un peu plus de 120, mais considérant la réalité de la densité, de la dimension des terrains, on sait très bien qu'on ne pourra pas construire la Place Ville-Marie là-dessus et pas plus la Tour de la Bourse. Ça ne rentre pas. Donc c'est pour pouvoir monter plus
1980 de 120. Bon. Le Plan d'urbanisme est constitué de strates comme ça. C'est 25 mètres, je ne sais pas combien après, 35, 65. En tout cas, bref, c'est des catégories. On n'a pas voulu introduire une nouvelle catégorie pour ça, ce n'était pas nécessaire. On a juste pensé déplacer la limite.

1985 Maintenant, du côté gauche à l'écran, si effectivement on agrandissait la zone puis qu'on allait jusqu'au bout, ce que ça aurait comme effet, c'est qu'on pourrait effectivement avoir une tour de 160 mètres qui viendrait *flush* sur de la Montagne et puis là, on tombe dans un bâti qui, en réalité, est aux alentours de 14 mètres en moyenne sur un territoire... En tout cas, le centre-ville finit là. On est dans une frange. Alors donc on s'est dit qu'il faut qu'il y ait le principe de gradation. C'est ce qui a toujours marqué notre planification depuis 1990.

1990 Alors c'est dans cet esprit-là qu'ici, on pense que justement la topographie, elle peut être marquée de différentes manières. En termes de topographie, en fait, il y a le niveau de de la Gauchetière, puis il y a le niveau de Saint-Antoine. Il y a une dizaine de mètres entre les deux. La côte, c'est là qu'elle est, la falaise Saint-Jacques, grosso modo, c'est là qu'elle se trouve. Elle est
1995 disparue dans la réalité mais c'est là qu'elle est. Donc il y a les deux paliers. Rendu sur Saint-Antoine, il reste un petit peu de pente mais on n'est pas loin du niveau en fait, surtout à cet endroit-là.

2000

Donc le principe de la gradation lui-même vient magnifier d'une certaine manière cette topographie-là. Certains des projets ont été travaillés dans ce sens-là, comme la Tour des Canadiens dans la côte de de la Montagne, est en deux niveaux justement pour... C'est comme deux volumes imbriqués dont un qui est plus bas que l'autre pour venir un petit peu rappeler cette réalité-là de la falaise Saint-Jacques, la topographie du lieu. Et du côté...

2005

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Collin, quand on regarde l'autre carte, on s'aperçoit qu'il y a un projet que vous qualifiez de bâtiment autorisé ou en construction à l'intérieur de cette zone-là.

2010

M. BRUNO COLLIN :

Oui, c'est vrai.

2015

LE PRÉSIDENT :

C'est exact. Il a donc été bâti ou autorisé au moment où la hauteur maximale était de 120 mètres. Est-ce qu'à la suite du changement, il y aurait une réapprobation possible pour une hauteur plus élevée que 120 mètres ?

2020

M. BRUNO COLLIN :

Bien, c'est ce sur quoi... C'est ce qui est souhaité. En fait, c'est qu'il y ait une construction parce qu'en fait, c'est un complexe.

2025

LE PRÉSIDENT :

On parle d'un promoteur immobilier ici.

M. BRUNO COLLIN :

2030 Oui et on parle d'un complexe immobilier, un seul complexe immobilier en fait entre
Jean-D'Estrées et de la Montagne qui devait initialement comprendre trois tours d'à peu près
cette hauteur-là. Or, l'idée, c'est qu'une des tours puisse monter un peu plus haut, quitte à ce
qu'il y ait un rééquilibrage dans cette volumétrie-là plutôt que d'avoir tout des édifices exactement
de la même hauteur.

2035

LE PRÉSIDENT :

2040 Mais est-ce que vous ne craignez pas de susciter une sorte de mouvement qui ferait que
sur les terrains avoisinants, bien, il devienne tentant de demander une même révision des
plafonds fixés par le Plan d'urbanisme pour rendre le projet plus rentable ?

M. BRUNO COLLIN :

2045 C'est toujours le cas.

LE PRÉSIDENT :

2050 C'est-à-dire que j'essaie de voir jusqu'à quel point le cadre est flexible au niveau du Plan
d'urbanisme. Monsieur Labelle ?

M. MARC LABELLE :

2055 Je vais me permettre de répondre. Pour faire un tel exercice de toute façon, ça prend des
approbations, donc il faut repasser devant l'Office. Puis peut-être juste pour revenir pour
spécifier, pour que monsieur Lebeau comprenne bien, en ce moment, cette hauteur-là qui est
modifiée, c'est une hauteur au Plan d'urbanisme.

2060 Il y a deux outils qui nous guident : il y a le Plan qui donne les grandes orientations, les
grandes hauteurs mais il y a également le Règlement d'urbanisme qui lui vient limiter cette
hauteur-là plus bas que 210 mètres. Donc c'est sûr qu'on passe... La façon dont ça fonctionne,
ça fonctionne par des échelons. Donc l'échelon suivant 120 mètres, c'est la hauteur maximum,
c'est 210 mètres. Il n'y a pas de milieu ou de hauteur de 140, 160 qui existe. Donc on est obligé
de passer à 210 mètres au niveau du Plan d'urbanisme mais on conserve l'outil de la
2065 réglementation d'urbanisme qui elle vient limiter – puis je n'ai pas la hauteur exactement mais on
pourra vous l'amener, vous répondre – vient limiter plus bas que 210 mètres dans ce secteur-là.

2070 Donc on a encore un moyen, un levier pour justement à ce que monsieur Bumbaru disait
tantôt, pour aller évaluer la qualité du projet, revoir les grands axes qu'on a là, donc pour ne pas
autoriser comme monsieur Collin le mentionnait, c'est sûr qu'on n'autoriserait pas dans ce
secteur-là, en faisant une première évaluation, un bâtiment qui irait atteindre 210 mètres. Donc le
levier, le 210 mètres, c'est au Plan d'urbanisme mais le règlement de zonage, qui est une
compétence d'arrondissement, vient limiter à plus bas que 210 mètres. Donc ça prend un projet
particulier, donc une autorisation réglementaire qui fait l'objet d'une ouverture, d'une approbation
référendaire, d'un registre, donc tout ça.

2075 Puis pour répondre à votre question, Monsieur le président, effectivement, non ce n'est
pas quelque chose qu'on veut répéter. On avait fait l'exercice, puis c'est monsieur Collin qui
l'avait fait à l'époque, c'était le cadre de révision des hauteurs et densités au centre-ville mais ce
secteur-là, on n'avait pas touché. Là, on a évalué qu'effectivement il y avait une ouverture de
2080 faite dans ce sens-là pour ne pas revenir continuellement devant l'Office. Ce n'est pas un
exercice qu'on refait. Ça ne se fait pas là... C'est analysé. Cette ouverture-là qu'on propose
aujourd'hui a fait l'objet d'une analyse de la part de monsieur Collin et de son équipe.

LE PRÉSIDENT :

2085 Ce qu'on vous entend dire, c'est que c'est une exception, cette réouverture,

M. BRUNO COLLIN :

2090

C'est une adaptation. Ce que j'avais essayé d'expliquer, c'est pourquoi c'est une petite encoche, en fait, et non pas... Puis pourquoi ces limites-là. Je vous ai parlé d'un côté; de l'autre côté, c'est l'édifice, l'ancien édifice des Postes et un bâti qui... Évidemment, la question se pose, si on le fait là, on pourrait le faire ailleurs.

2095

LE PRÉSIDENT :

Je vous arrête là parce que vraiment, on a encore plusieurs citoyens à entendre et puis je pense qu'on ne veut surtout pas se perdre dans des débats d'experts là-dessus.

2100

Alors j'appelle maintenant madame Geneviève Zevort. Mais je vous remercie tout de même d'avoir clarifié la portée du plan et de la réglementation. Bonsoir, Madame!

Mme GENEVIÈVE ZEVORT :

2105

Bonsoir! Félicitations pour le parc, je trouve que c'est une très bonne idée, avec ou sans rue, ce qui arrivera. J'aimerais savoir si la Ville a considéré le fait que la diminution des espaces de stationnement hors rue pourrait affecter la fréquentation du centre-ville en général, particulièrement disons en dehors des heures d'affaires, le soir, lorsqu'on essaie d'organiser des événements, animer le centre-ville, continuer à l'animer tout au long de la journée et aussi la fin de semaine.

2110

Vous mentionnez dans votre document que vous avez la compétition du Dix30. Je connais des gens qui préfèrent affronter le pont Champlain pour aller prendre un café au Dix30 que d'aller au centre-ville. Ça peut être quelque chose peut-être qui peut être problématique, cette diminution d'espaces de stationnement.

2115

LE PRÉSIDENT :

Votre question donc c'est le stationnement hors rue.

2120

Mme GENEVIÈVE ZEVORT :

Hors rue, oui. Est-ce que la Ville considère que ça peut être un problème ? Est-ce qu'ils l'ont pris, quand ils ont fait leur planification, est-ce qu'ils l'ont pris en ligne de compte ? Je ne suis pas pro voiture mais comme je vous dis, c'est quelque chose qui est dans la tête des gens.

2125

LE PRÉSIDENT :

Votre question est claire. D'accord. Monsieur Collin?

2130

M. BRUNO COLLIN :

En fait, dans le secteur, il y a près de 8 000 places de stationnement intérieur.

2135

LE PRÉSIDENT :

Intérieur, c'est-à-dire ni sur la rue, ni en surface.

2140

M. BRUNO COLLIN :

Ni hors rue, dans un bâtiment.

2145

LE PRÉSIDENT :

Dans un bâtiment.

M. BRUNO COLLIN :

2150 Et c'est une quantité assez astronomique. Par exemple, il n'y en avait pas le quart de ça dans un périmètre semblable de l'ancien Forum. L'ancien Forum fonctionnait quand même. Alors on l'a dit, le Centre Bell est un équipement majeur à Montréal, même si on le compare en Amérique du Nord, c'est un des centres les plus fréquentés.

2155 Donc oui, on en tient évidemment compte de diverses manières, mais le stationnement hors rue, à ciel ouvert, on n'a pas besoin de ça. Ce n'est pas un élément d'attrait qui va aider à habiter ce secteur-là ou à le développer. Et par contre, on mise beaucoup sur le stationnement sur rue qui joue un rôle très différent. Et dans tous les projets qui vont être construits, on requiert normalement un minimum, une autonomie minimale en termes de stationnement intérieur sur le site.

2160 Alors oui, la problématique du stationnement au centre-ville, elle est connue depuis longtemps et puis on la regarde de près. Il y a différents courants d'idée. Il y en a qui veulent même enlever le stationnement sur rue, ce qui est, en tout cas, d'après... En arrondissement, nous, on est plutôt...

2165 **LE PRÉSIDENT :**

Mais tenons-nous en, Monsieur Collin, au stationnement intérieur. Quand vous parlez de 8 000 places, parlez-vous dans le territoire du PPU ?

2170 **M. BRUNO COLLIN :**

Oui, en plus.

2175 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

M. BRUNO COLLIN :

Donc à proximité du Centre Bell, il y en a plus que ça.

2180

Mme GENEVIÈVE ZEVORT :

D'accord.

2185

LE PRÉSIDENT :

Excusez-moi.

M. BRUNO COLLIN :

2190

Si je faisais un périmètre autour du Centre Bell, il y en a beaucoup plus que ça.

LE PRÉSIDENT :

2195

Des stationnements intérieurs.

M. BRUNO COLLIN :

Exact.

2200

LE PRÉSIDENT :

Accessible, même en dehors des heures d'affaires?

M. BRUNO COLLIN :

2205

Ils sont presque tous commerciaux, sauf... Je ne compte pas là-dedans, bien peut-être un certain pourcentage. Il va y avoir prochainement – je ne les ai pas comptés – les projets en cours, c'est des projets résidentiels. Les stationnements de projets résidentiels, on ne peut pas les compter. Ça, évidemment, c'est du stationnement privé, ce n'est pas du stationnement commercial. Mais dans un édifice à bureaux, le stationnement est nécessairement un stationnement public. On ne peut pas fonctionner autrement, il faut que ça soit... les clients viennent et vont.

2210

2215

Donc l'intérêt du stationnement sur rue – je voulais le préciser – c'est que c'est un stationnement courte durée en période de journée. Et celui-là permet, plus que tout autre, les déplacements d'affaires, les livraisons, les visites. Tandis que le stationnement intérieur, commercial, lui est difficile à gérer, c'est-à-dire c'est difficile de le limiter à ce type d'utilisation-là. Lui, il peut très bien être utilisé par ce qu'on appelle des *napsters*, des gens qui vont venir en voiture et qui vont repartir le soir pour étudier ou pour travailler. Et ça, c'est la bête noire. En matière de stationnement dans tous les centres-villes occidentaux ou du monde, c'est la bête noire parce que c'est ce comportement-là qui fait que le réseau est bloqué et que ça a des impacts au niveau économique de partout parce qu'il n'y a plus rien qui fonctionne.

2220

LE PRÉSIDENT :

2225

D'accord. Monsieur Labelle, vous aviez un complément de réponse ?

M. MARC LABELLE :

2230

Peut-être un complément sur ce que monsieur Collin vient de dire. Dans les projets privés, la réglementation d'urbanisme nous offre la flexibilité, par voie d'usage conditionnel, d'autoriser l'usage de stationnement commercial dans des projets privés. Et effectivement, si le promoteur désire en faire, il y a des coûts qui sont associés à ça. Mais dans un bâtiment privé où on a du logement, un promoteur pourrait décider d'offrir des places de stationnement

2235 commercial, on parle d'un stationnement souterrain, puis obtenir l'autorisation de l'arrondissement, obtenir l'usage qu'on peut lui autoriser par voie d'usage conditionnel.

LE PRÉSIDENT :

2240 Merci. Madame Zevort, une deuxième question ?

Mme GENEVIÈVE ZEVORT :

2245 Ma deuxième question portait sur le patrimoine mais monsieur Bumbaru, je pense, a très bien résumé sous forme de métaphore potagère mes préoccupations. Mais je tenais à le mentionner pour dire qu'il n'est pas le seul et que le niveau d'élévation est une façon de conserver...

LE PRÉSIDENT :

2250 Madame Zevort...

Mme GENEVIÈVE ZEVORT :

2255 Oui ?

LE PRÉSIDENT :

2260 ... si c'est une opinion, vous pourrez la donner au mois de juin.

Mme GENEVIÈVE ZEVORT :

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

2265

Mais vous avez droit à une question.

Mme GENEVIÈVE ZEVORT :

2270

J'ai droit à une question. Donc puisque je ne peux pas poser celle-là, elle a déjà été posée, je vais demander une question concernant le parc. Vous parlez de Chicago dans votre document, vous avez beaucoup d'ambition. Je me demandais si la Ville de Montréal allait avoir un budget assigné à ajouter des œuvres d'art dans le parc entre autres au niveau des équipements urbains. Je pense que ça serait une bonne occasion de le faire mais peut-être c'est

2275

déjà prévu.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Collin ?

2280

M. BRUNO COLLIN :

Oui, il y en a dans tous les projets de l'arrondissement, alors si c'est l'arrondissement qui le fait... Non, c'est une blague. Mais je veux dire...

2285

Mme GENEVIÈVE ZEVORT :

Mais je parle de quelque chose de plus que des bancs de parc.

2290

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît, Madame Zevort.

M. BRUNO COLLIN :

2295 Des bancs de parc ? Non. Non non. Ce n'est pas... Les œuvres d'art, ce n'est pas des bancs de parc, c'est des œuvres d'art. Il y a un budget toujours de prévu. On n'est pas entré dans le détail ici.

LE PRÉSIDENT :

2300 Excusez-moi, je ne comprends pas ce que vous êtes en train de dire. Vous dites qu'il y a un budget pour des œuvres d'art, d'une part, et d'autre, il y a un budget pour l'aménagement des parcs ? Ou si les deux sont ensemble ?

2305 **M. BRUNO COLLIN :**

Non, non. Mais dans nos projets... - François, veux-tu dire un mot là-dessus?

LE PRÉSIDENT :

2310 Monsieur Monet, s'il vous plaît ?

M. LOUIS-FRANÇOIS MONET :

2315 Dans les grands projets de parc au centre-ville, il y a généralement un budget associé, soit du Service de la culture de l'arrondissement ou de l'art public au central pour des œuvres d'art, neuves ou à entretenir. Dans ce cas-là, on parle d'un parc neuf dans lequel il y aurait fort probablement une œuvre majeure en proportion avec le parc. C'est assez fréquent dans Ville-Marie.

2320 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup.

Mme GENEVIÈVE ZEVORT :

2325

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2330

Alors je vais appeler maintenant monsieur Marc-André Carignan. Bonsoir, Monsieur Carignan!

M. MARC-ANDRÉ CARIGNAN :

2335

Bonsoir! Je vais tout d'abord seconder la proposition de monsieur Bumbaru parce que c'était une de mes questions initialement les critères architecturaux exigés au centre-ville pour certains bâtiments ou les futurs bâtiments, pour avoir une qualité, une qualité, disons un cadre bâti de qualité. Donc j'aimerais ça effectivement les avoir peut-être éventuellement dans une...

2340

LE PRÉSIDENT :

2345

Écoutez, je prends l'initiative de préciser la réponse qui a été donnée. Il existe dans l'arrondissement un règlement d'urbanisme qui est le règlement d'application. Puis il y a aussi une réglementation relative au projet. C'est des liens vers ces documents-là que nous avons demandé à l'arrondissement de nous fournir. Donc normalement, ça devrait se retrouver sur le site de l'Office.

M. MARC-ANDRÉ CARIGNAN :

2350

Merci. Ma première question concerne le parc et le design du parc en tant que tel. Dans le préambule de monsieur Collin, on parlait qu'il y avait beaucoup de design qui avait été fait. On a parlé de concours d'architecture aussi pour... Ou en tout cas d'éclairage architectural pour les viaducs ferroviaires. Est-ce qu'on a pensé à un concours aussi d'architecture et de design urbain

2355 pour mettre en valeur le parc avec nos architectes paysagistes dans une ville qui, doit-on le rappeler, est une ville UNESCO de design et parfois ça ne le laisse pas toujours présager.

LE PRÉSIDENT :

2360 D'accord. Sur la conception donc du parc, quelles sont vos intentions, Monsieur Collin ?

M. BRUNO COLLIN :

2365 Il n'y a pas de concours de proposé sur le design du parc mais il va y avoir du design pour faire le parc. Il y en a déjà et ça va continuer.

LE PRÉSIDENT :

2370 Mais encore ? Est-ce que ce genre de projet est confié soit à un cabinet ou... Oui, Monsieur Monet ?

M. BRUNO COLLIN :

Pas nécessairement.

2375 **M. LOUIS-FRANÇOIS MONET :**

2380 À l'étape de la conception préliminaire, il y a une décision qui va être prise d'ici un an ou deux sur les modalités de conception préliminaire du projet. Est-ce que ça va être un concours en bonne et due forme ou si ça va être un appel d'offres pour la conception préliminaire ? Ou ça va être la conception préliminaire à l'interne ? Ce n'est pas déterminé. Dans tous les cas, après-coup, les plans et devis vont aller à l'externe.

Mais la question vraiment de savoir s'il y a un concours international ou non ou si ça s'en va en appel d'offres, elle n'est pas déterminée parce que à cette étape-ci du PPU, on n'est même

2385 pas rendu, il faudrait commencer par adopter le programme d'immobilisation pour la suite. Ça va venir assez rapidement.

M. MARC-ANDRÉ CARIGNAN :

2390 C'est parce qu'on l'avait évoqué pour les viaducs ferroviaires. Vous aviez l'air assez avancé.

LE PRÉSIDENT :

2395 S'il vous plaît. Vous adressez vos questions au président.

M. MARC-ANDRÉ CARIGNAN :

2400 Oui, excusez-moi, Monsieur le président. Vous avez raison, Monsieur Carignan, il a été question de concours pour l'éclairage des viaducs. Quel est le niveau de décision ou de probabilité à ce niveau-là ?

M. BRUNO COLLIN :

2405 Pas juste l'éclairage. Ce n'est pas un concours d'éclairage. En fait, c'est plutôt un concours d'aménagement, donc architecture et ça peut être éclairage. Il peut y avoir diverses... Mais, oui. Bien ça, ça a été proposé pour les cinq viaducs parce que c'est une problématique particulière. On veut que ça soit des éléments, on veut transformer ces éléments actuellement repoussoirs en éléments d'attrait. Et pour cette raison-là, on a misé sur cette orientation-là. Mais pas pour tout le reste nécessairement.

2410

LE PRÉSIDENT :

2415 Est-ce que, par hypothèse, des concours comme ça, c'est la Ville qui en serait l'instigateur, dans le cas des viaducs ?

M. BRUNO COLLIN :

On a un bureau qui fait juste ça dans la vie, le bureau de design. Ça fait que ça serait probablement eux autres qui organiseraient nécessairement la chose. Comment ça s'appelle ?
2420 Le Bureau design Montréal.

LE PRÉSIDENT :

Le bureau de design de l'arrondissement ou de la Ville ?
2425

M. BRUNO COLLIN :

Non, c'est la Ville.

LE PRÉSIDENT :

De la Ville.
2430

M. BRUNO COLLIN :

Oui, oui, c'est ça.
2435

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Monsieur Carignan, vous avez une deuxième question ?
2440

M. MARC-ANDRÉ CARIGNAN :

Oui. Concernant la mobilité dans le secteur, je comprends que ce soit, comme monsieur Collin le disait dans sa présentation, une problématique à plus grande échelle pour le centre-ville, les problèmes de congestion et de mobilité dans le secteur. En même temps, on prévoit... les
2445

2450 quatre dernières années, il y a eu plus de 2 000 nouveaux occupants dans ce secteur-là et on en prévoit 1 000 à 2 000 de plus ces prochaines années, notamment du résidentiel. On parlait beaucoup de stationnement et tout ça. Donc il risque d'y avoir plus de circulation notamment automobile. Comme je vous dis, je comprends que c'est une problématique qui est peut-être plus grande que le PPU qui nous intéresse aujourd'hui, mais est-ce qu'il y a quand même une réflexion pour tenter d'améliorer ? Parce qu'on le mentionnait, il y a énormément de congestion, puis avec le surplus qu'on va ajouter avec la densité qu'on veut atteindre, il y a quand même peut-être des questions à se poser sur le sujet.

2455 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Monsieur Collin, sur la circulation.

2460 **M. BRUNO COLLIN :**

2465 Oui. En fait, pour le centre-ville, on est en train de miser beaucoup sur l'implantation d'un nouveau système de transport intégré, vous en avez entendu parler, on en a tous entendu parler d'un SLR ou quelque chose de même. Et à date, en tout cas dans les cartons, le boulevard René-Lévesque est un axe qui sera nécessairement relié au réseau pont Champlain, au réseau vers l'ouest. On ne sait pas quelle forme ça va prendre mais disons que pour le pont Champlain, c'est plus plausible et probable que ça va être un système de transport dirigé. Et l'objectif de ce système de transport là, évidemment c'est...

2470 Parce que la problématique de l'automobile puis de la congestion routière, parce qu'il faut parler de congestion carrément, c'est de ça qu'il est... Elle est beaucoup liée à l'offre en termes de transport en commun aussi. Et puis il faut bonifier l'offre et là, les étoiles semblent s'aligner pour qu'on la bonifie, l'offre. En contrepartie, nécessairement, on s'attend à ce qu'il y ait moins... Ce n'est pas parce qu'il y a plus... En fait, au contraire, d'amener plus de résidents dans
2475 le centre-ville, ça va dans le sens de réduire le trafic automobile et même de transport en commun. Parce qu'on le sait, il y a une proportion, au moins un tiers des nouveaux résidents au

centre-ville travaillent au centre-ville. Ne serait-ce que ça, c'est des gens qui ne prennent plus l'automobile pour se rendre sur place. Donc ça va dans le bon sens.

2480 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous interromps là-dessus, je voudrais une précision. Est-ce que vous avez évalué en quoi l'augmentation d'une population résidente dans le secteur n'équivaldrait pas à une augmentation de la congestion ou de la circulation ? Je veux dire, normalement quand on fait des évaluations de croissance de population, ça s'accompagne aussi d'études d'impact sur l'utilisation de la voiture, que ça soit pour déterminer la politique de stationnement, pour les services de transport en commun, et autres choses. Est-ce qu'il y a des études de cet ordre-là qui ont été faites à l'occasion du PPU ?

2490 **M. BRUNO COLLIN :**

À l'occasion du PPU, non, mais à l'occasion, de façon quotidienne, projet par projet, on le fait, mais aussi de façon globale. Aux services centraux, ils font même une espèce de maquette du réseau, puis des prévisions, puis tout ça. Évidemment, ça c'est toujours... C'est une problématique très grave dans le sens que la congestion routière, c'est probablement le plus gros problème pour l'avenir du centre-ville. Puis c'est le même problème dans d'autres centres-villes d'ailleurs. Alors on est au cœur du problème quand on essaie de solutionner ça. Mais ça ne veut pas dire que d'amener plus de fonctions va dans le sens d'augmenter la congestion. C'est souvent, paradoxalement, l'inverse.

2500

LE PRÉSIDENT :

Avant peut-être de vous entendre, Monsieur Monet, je voudrais revenir au cœur d'une autre affirmation que vous avez faite tout à l'heure. Vous faites l'hypothèse donc qu'il y aurait éventuellement des alternatives de déplacements reliées à un mode de transport collectif nouveau. Est-ce que ça aura pour vous comme conséquence de diminuer la congestion au centre-ville ?

2505

M. BRUNO COLLIN :

2510 Oui, oui, oui. Ça va dans le sens en tout cas, de un, de ne pas empirer la situation et de éventuellement la diminuer. Nécessairement. En fait, ce n'est pas... Comment vous avez dit ? C'est une nécessité, cette affaire-là. C'est le constat que fait le PPU. C'est que c'est nécessaire d'implanter un système guidé sur rail. Si on ne le fait pas d'ailleurs, on sait que le nombre d'autobus en provenance du pont Champlain va doubler une fois que le pont va être reconstruit.

2515

Ce scénario-là, ça jette à l'eau tout ce qu'on propose ici. Ça ne marchera pas si le SLR ne se fait pas. Ça, on l'a dit, on le crie sur tous les toits. Le PPU, il table sur cet aspect-là. C'est clair que s'il n'y a pas de système guidé sur rail, le projet ne marche pas. Puis ça regarde...

2520

LE PRÉSIDENT :

C'est-à-dire, le projet ne marche pas, vous ne pouvez pas réaliser vos aménagements en chaussée ou si c'est le développement du secteur qui est en cause ?

2525

M. BRUNO COLLIN :

C'est le développement qui ne viendra pas, qui ne suivra pas.

LE PRÉSIDENT :

2530

Monsieur Monet ?

M. LOUIS-FRANÇOIS MONET :

2535

Je vais tenter d'en quantifier le plus possible à partir des études de mobilité qu'on a faites simultanément. En fait, le problème fondamental, c'est l'accès au centre-ville pour les travailleurs et l'automobile et les autobus.

2540 Il faut comprendre que le problème des autobus, 1 800 par jour, il est très concentré au sud du Quartier des gares. Ce qui fait que ça, ça a un impact direct sur le développement au sud dans le secteur Saint-Antoine, sud de la Place Bonaventure. Ça va même jusqu'au Centre Bell. C'est un *gridlock* presque à tous les jours.

2545 Donc juste pour la question des autobus qui est quantifiée, on parle d'un choix, si le choix du gouvernement du Québec, c'est d'aller vers les autobus à partir de la Rive-Sud, ça pourrait augmenter à 2 500 par jour, ce qui viendrait empirer la situation ou multiplier le nombre de terminus, y compris de part et d'autre de Robert-Bourassa. Là, on étendrait le problème de congestion. Il est réel, il est actuel, puis il pourrait augmenter. Ça fait que ça, ça exclut déjà un scénario qui est peut-être très flexible pour la Rive-Sud mais qui est très problématique à l'arrivée au centre-ville.

2555 Ensuite, il y a la question du système de transport. C'est que dans les scénarios qui ont été faits par Lusignan à plusieurs reprises en trois versions, je crois, il y a toujours 25 à 50 % des usagers de la Rive-Sud qui quittent l'auto pour aller sur le système de transport. Sinon, il ne serait pas rentable. La Caisse de dépôt n'embarquera pas s'il n'y a pas un pourcentage important des automobilistes qui embarquent dessus.

2560 Donc on libère de façon très importante une congestion de pointe A.M. et P.M. sur Robert-Bourassa et sur Peel aussi. Donc ça a un impact très direct, bien plus important que la clientèle, que je dirais marginale, qui s'ajoute. D'autant plus que la clientèle qui s'ajoute actuellement au centre-ville, le profil des acheteurs est démontré.

2565 Je vous invite à consulter la dernière enquête origine-destination de cette année qui démontre que les nouveaux acheteurs du centre-ville sont très *Live Work Play*, si vous voulez. Ils accèdent à leur travail le plus fréquemment possible à pied. Donc leur impact sur le réseau automobile est très limité. Par contre, l'impact de la Rive-Sud dans ce secteur-là est très, très frappant. C'est pour ça que Bruno disait que l'impact d'un choix de transport va être déterminant pour tout le développement du secteur et les autobus ne constituent pas actuellement une solution très viable pour ce secteur-là.

2570 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Juste avant, parce que vous avez mentionné l'étude origine-destination, si vous aviez la gentillesse de nous donner la référence éventuellement qu'on puisse la relayer sur le site. Ça n'a pas besoin d'être fait maintenant mais...

2575

M. LOUIS-FRANÇOIS MONET :

Là, vous pouvez tout simplement aller sur la synthèse de l'enquête o-d 2015... 2013.

2580 **LE PRÉSIDENT :**

Ça, j'en suis, mais ça va nous prendre une référence écrite éventuellement pour qu'on puisse l'adjoindre à la documentation de l'Office. Merci.

2585 **M. MARC-ANDRÉ CARIGNAN :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2590

Merci à vous, Monsieur Carignan. J'appelle monsieur Guy Lamarre.

M. GUY LAMARRE :

2595

Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

2600

Bonsoir, Monsieur Lamarre!

M. GUY LAMARRE :

2605 Alors dans le même ordre d'idée, trafic au centre-ville, la problématique de la rue Saint-Antoine, problématique actuelle, et l'analyse que j'ai vue de trafic démontre vraiment une problématique – plus tôt ce soir – une problématique sur la rue Saint-Antoine et j'essaie de comprendre l'intervention qui est faite sur la rue Saint-Antoine face à la nouvelle Tour Deloitte et là où il y a une dérogation ou un changement de hauteur prévu au projet qui est actuellement en construction, qui va devenir une circulation à contresens.

2610 Alors c'est déjà un problème d'évacuer le centre-ville le soir pour les gens qui évacuent par Saint-Antoine pour aller prendre l'entrée Lucien-L'Allier sur la 720. Alors avec cette nouvelle réalité-là qui est projetée devant le Centre Bell et la Tour Deloitte, moi, je vois simplement un aggravement du problème et non pas une amélioration de la fluidité. Alors c'est basé sur quoi ce changement-là devant le Centre Bell et la nouvelle Tour Deloitte ?

2615

LE PRÉSIDENT :

Lequel changement vous parlez? Le changement dans la direction de la rue Saint-Antoine ?

2620

M. GUY LAMARRE :

De la configuration de la rue Saint-Antoine.

2625

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Collin ?

M. BRUNO COLLIN :

2630 Oui. En fait, la rue Saint-Antoine est à double sens jusqu'à Jean-D'Estrées comme j'ai
expliqué tantôt et à partir de Jean-D'Estrées, elle devient à sens unique. Le tronçon entre de la
Montagne et Jean-D'Estrées, pour permettre l'accessibilité aux sites riverains, c'est dans cet
esprit-là que ça serait mis à double sens. Maintenant, ça serait également élargi. L'emprise est
2635 élargie, les trottoirs seraient élargis, de telle manière que le nombre de voies existantes vers la
fameuse bretelle de 720 demeure le même. Et donc les conditions a priori demeurent
exactement les mêmes.

LE PRÉSIDENT :

2640 Monsieur Lamarre, oui ?

M. GUY LAMARRE :

2645 Je remarque dans la perspective que d'un côté, il y a trois voies et de l'autre côté, deux
voies. C'est la direction ouest qui a deux voies ?

LE PRÉSIDENT :

2650 Monsieur Collin ?

M. BRUNO COLLIN :

C'est la direction est qui a deux voies.

2655 **M. GUY LAMARRE :**

La direction est qui à deux voies ?

M. BRUNO COLLIN :

2660

Oui. C'est une voie de stationnement, en fait, puis une voie de circulation.

M. GUY LAMARRE :

2665

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2670

Je ne voudrais pas qu'on rentre juste dans un échange entre vous mais je voudrais quand même...

M. GUY LAMARRE :

2675

Oui. En fait, c'est...

LE PRÉSIDENT :

2680

... traduire la préoccupation qu'il y a derrière votre question. Votre crainte, c'est qu'il y ait une augmentation de la congestion qui retarde encore l'évacuation du centre-ville.

M. GUY LAMARRE :

2685

Oui. En fait, il y a une augmentation de la densification dans le quartier, tour à bureaux, tour d'habitation, et c'est déjà un problème d'évacuer et c'est en sens unique vers l'ouest et là, on vient installer une circulation à contresens. Déjà là, les soirs de hockey et il va y avoir maintenant l'évacuation du stationnement de la nouvelle Tour Deloitte directement à côté du Centre Bell, c'est déjà un problème actuellement, alors j'imagine...

LE PRÉSIDENT :

2690 On va aller quand même chercher l'information.

M. GUY LAMARRE :

2695 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2700 Est-ce qu'il y a des considérations donc d'évaluation de la circulation qui vous ont amenés à introduire ce changement-là ?

M. BRUNO COLLIN :

Pardon ?

2705 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez analysé le débit et l'impact éventuel sur le débit des voitures de ce changement-là ?

2710 **M. BRUNO COLLIN :**

A priori, a priori, non. C'est-à-dire que l'optique a été de maintenir la capacité actuelle.

LE PRÉSIDENT :

2715 Oui. Et vous avez dit à ce sujet-là, Monsieur Collin, déjà et c'est écrit à plusieurs reprises dans le document et dans l'annexe technique, qu'à peu près dans toutes les circonstances où il y avait des choix à faire, vous avez pris le parti de ne pas diminuer...

M. BRUNO COLLIN :

2720

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2725

... les travées de circulation.

M. BRUNO COLLIN :

2730

Le nombre d'allées de circulation.

LE PRÉSIDENT :

2735

Le nombre. Et j'imagine que le nombre est considéré en fonction des directions de chacune de ces travées-là.

M. BRUNO COLLIN :

2740

On est parti de la réalité actuelle qui est une réalité. Vous l'avez vu, c'est la congestion l'après-midi. C'est *jammé*. Ça, c'est comme creuser dans la nappe phréatique, on le connaît le scénario. On ne peut pas... Plus on ouvre les vannes à l'automobile, plus ça se remplit. Ce n'est pas une solution. Alors on ne veut pas le réduire parce qu'évidemment, là c'est un contresens, mais on le maintient. On le maintient puis on travaille sur d'autres plans pour essayer de réduire la congestion.

2745

LE PRÉSIDENT :

Mais ce que je comprends, c'est que sur le tronçon dont on parle, il n'y a pas eu d'études pointues ?

2750 **M. BRUNO COLLIN :**

Non, il n'y a pas eu d'études pointues parce qu'on maintient. Il faut savoir que ce n'est pas la rue actuelle qui va être partagée de trois voies à cinq voies. On élargit. On élargit l'emprise et...

2755

LE PRÉSIDENT :

Vous ajoutez des voies de circulation ?

2760 **M. BRUNO COLLIN :**

Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

2765

D'accord. Ça, c'est une information qui est peut-être importante d'avoir à l'esprit.

M. GUY LAMARRE :

2770

Parce qu'on a entendu parler de l'élargissement des trottoirs mais quand on élargit un trottoir, généralement, on empiète du côté de la voie de circulation.

LE PRÉSIDENT :

2775

On va regarder sur le tronçon.

M. BRUNO COLLIN :

2780

Le problème, c'est que je ne l'ai peut-être pas suffisamment expliqué. Le problème, c'est qu'il y a des surlargeurs, il y a des voies de circulation qui sont trop larges et cumulées

ensemble, ça fait en sorte... Là, on rationalise les voies de telle manière qu'on gagne de l'espace. Pas besoin d'une voie de 5,5 mètres comme sur l'autoroute quand on est sur la rue Saint-Antoine. Donc on vient mettre des voies qui respectent les normes nord-américaines pour une voie urbaine et *that's it*.

2785

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Monet, un complément de réponse ?

2790

M. LOUIS-FRANÇOIS MONET :

Le gros défi du PPU pour la suite, parce que dans la réalisation, ça va être ça l'enjeu, c'est de maintenir la capacité en élargissant au maximum les voies puis en plantant des arbres. Et pour ce faire, on a fait attention de ne pas faire disparaître de voie critique aux heures de pointe parce que ça aurait été une autre négociation. On en aurait eu pour une couple d'années avec les ingénieurs de tous les services de circulation à négocier l'heure de pointe. Alors on s'est arrangé pour avoir le maximum d'amélioration de la qualité de vie sans affecter le réseau, même sur Saint-Antoine. Et il y a vraiment des marges qu'on peut aller chercher à coups de un ou deux mètres, mais c'est comme ça qu'on va aller les chercher.

2795

2800

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Merci. Monsieur Lamarre, vous avez une deuxième question ?

2805

M. GUY LAMARRE :

Non, merci.

LE PRÉSIDENT :

2810 Merci beaucoup de votre intervention. J'appelle monsieur Jacques Sidoun. Je vais demander à madame Wells, s'il vous plaît, d'aller me chercher la liste des gens qui sont inscrits. Si vous l'avez, apportez-la moi, s'il vous plaît parce qu'on approche de 10 h, puis je ferai peut-être une vérification. Donc bonsoir, Monsieur!

2815 **M. JACQUES SIDOUN :**

Bonsoir, Monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :

2820 On vous écoute.

M. JACQUES SIDOUN :

2825 J'aurais déjà une première question sur une précision. À la fin de la présentation, on nous a présenté quatre secteurs numérotés 1 à 4 et je voulais savoir si la planification prévoit de s'intéresser à ces secteurs dans cet ordre chronologique ou si ça va être simultané ou en d'autres termes, est-ce qu'il y a une chronologie qui a été prévue par la Ville pour l'urbanisation de ce quartier ?

2830 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Collin ? Alors, Monsieur Monet ?

2835 **M. LOUIS-FRANÇOIS MONET :**

Il y a deux éléments de réponse à cette étape-ci parce qu'il ne faut pas brûler les étapes. La première, c'est que la phase 1 est incontournable et elle est à court terme. Parce qu'on parle

2840 de 700 M\$ en construction actuellement. Donc il faut faire les aménagements du domaine public en phase 1 au plus vite. Les projets vont être complétés bientôt. C'est réel ce qui se passe en face du Centre Bell.

2845 Les autres phases vont être modulées en fonction du programme puis des besoins relativement conformément à ce qu'on voit mais il peut y avoir beaucoup de changements puis il y a des enjeux qui sont à discuter éventuellement au moment de l'adoption du programme triennal d'immobilisation. C'est les élus qui votent le programme selon leurs priorités, c'est trois ans mais le PPU est sur un objectif de cinq ans.

2850 Alors une des questions-clés qui va se poser, par exemple, c'est l'opportunité de réaliser le parc dépendant évidemment de la capacité financière puis de nos relations avec le ministère des Transports. La phase 1, 2, 3, ça c'est des choses qui vont être précisées après l'adoption. Il faut – comme dirait l'autre, ne pas passer la charrue avant les bœufs – déterminer si on est d'accord avec les objectifs du PPU, puis après ça, déterminer de la meilleure séquence de réalisation. Il va y avoir des discussions là-dessus, puis il va y en avoir avec le ministère des
2855 Transports aussi. Mais dans l'immédiat, ce qu'on sait, c'est que la phase 1, ça va aller vite.

LE PRÉSIDENT :

2860 Très bien. Monsieur Sidoun ?

M. JACQUES SIDOUN :

2865 Oui, juste une précision. Est-ce que le parc, est-ce que je dois comprendre sur votre intervention que le parc est quelque chose d'optionnel ou...

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Monet ?

2870 **M. LOUIS-FRANÇOIS MONET :**

On est très clair que le PPU doit être réalisé en cinq ans. La question de l'étape de réalisation, on parle de voter des crédits au conseil, ça ce n'est pas déterminé encore en quelle année ça va être déterminé, puis quel genre d'entente on va avoir conclue avec le ministère. On est dans des administrations publiques là, on n'est pas capable de vous donner tout l'avenir de tout, mais c'est clair que l'engagement que la Ville présente aujourd'hui, c'est l'engagement de réalisation en cinq ans d'un PPU de 130 M\$, si je ne me trompe pas. 150 M\$. Après ça, il faut voter des crédits.

2880 **LE PRÉSIDENT :**

Et le parc fait partie des engagements de cette nature.

2885 **M. LOUIS-FRANÇOIS MONET :**

50 M\$ juste pour le parc.

LE PRÉSIDENT :

2890 D'accord. Monsieur Sidoun, vous avez une autre question ?

M. JACQUES SIDOUN :

2895 Non, je n'aurai pas d'autres questions. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci. Monsieur Jacques Bélanger ?

M. JACQUES BÉLANGER :

2900

Bonsoir, Monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :

2905

Bonsoir! On vous écoute.

M. JACQUES BÉLANGER :

2910

Oui. J'ai cru entendre succinctement du présentateur, de monsieur Collin, qu'il y aurait une piste cyclable sur la rue Saint-Antoine. Est-ce qu'on peut me donner un peu plus de précisions ?

LE PRÉSIDENT :

2915

Très bien. Monsieur Collin ?

M. BRUNO COLLIN :

2920

En fait, dans le Plan de transport de la Ville, il y a une piste cyclable assez importante qui est prévue dans l'axe de la rue Saint-Jacques. Et avec le projet du parc, nous, ce qu'on propose, c'est que la piste cyclable, elle traverse le parc en fait et elle se rend à Saint-Antoine. Et de Saint-Antoine va vers Atwater.

LE PRÉSIDENT :

2925

Pourriez-vous projeter la carte, s'il vous plaît ?

M. BRUNO COLLIN :

Oui.

2930

LE PRÉSIDENT :

De mémoire, c'est une des dernières.

2935

M. BRUNO COLLIN :

Oui, je sais, mais je ne vois pas mon curseur. La voilà. C'est ça, il y a vraiment un axe qui est l'axe de la rue Peel, qui est l'axe idéal, souhaitable, et l'axe de la rue Saint-Jacques donc qui part de McGill...

2940

LE PRÉSIDENT :

Excusez-moi de vous interrompre, Monsieur Collin.

2945

M. BRUNO COLLIN :

Oui ?

LE PRÉSIDENT :

2950

Ces axes-là en vert, ce sont des axes, ce n'est pas des pistes cyclables existantes.

M. BRUNO COLLIN :

2955

Non, non. Non, non, non.

LE PRÉSIDENT :

Ce sont donc ?

2960 **M. BRUNO COLLIN :**

Ah non, non. Évidemment que c'est projeté tout ça.

LE PRÉSIDENT :

2965

C'est projeté. Bon, comme ça rentre et que ça sort du Quartier des gares, est-ce qu'elles font partie d'un plan...

M. BRUNO COLLIN :

2970

Oui. Bien...

LE PRÉSIDENT :

2975

... métropolitain ou de la Ville de Montréal?

M. BRUNO COLLIN :

2980

... c'est ce que je disais d'entrée de jeu. C'est que la base de ça, c'est le plan métropolitain du réseau cyclable de Montréal et c'est l'adaptation que nous, on propose. Mais on a observé puis on a mesuré, on a été voir et on a vu qu'effectivement, Saint-Antoine présente plus de potentiel jusqu'à au moins Atwater que Saint-Jacques. Et ça permet en même temps d'habiter un peu le parc puis on fait d'une pierre plusieurs coups. Mais c'est pour ça, c'est une adaptation, si vous voulez, du projet municipal à long terme, du plan municipal, une adaptation dans le secteur. Voilà.

2985

LE PRÉSIDENT :

Vous avez une autre question, Monsieur Bélanger?

2990

M. JACQUES BÉLANGER :

Me permettez-vous un commentaire?

2995

LE PRÉSIDENT :

Bien, si vous pouvez le formuler en question, ça serait plus facile parce qu'éventuellement, vous aurez une période pour faire des commentaires.

3000

M. JACQUES BÉLANGER :

C'est parce que mes inquiétudes sont les suivantes. On sait qu'à partir de Robert-Bourassa, Saint-Antoine, c'est sur l'heure de pointe fin d'après-midi. C'est exclusivement automobile. Comment est-ce qu'on va être capable de régler ce problème-là ?

3005

LE PRÉSIDENT :

Alors donc il y a la conciliation entre la volonté de faire un réseau cyclable et l'état donc de la circulation. Qu'est-ce que vous pouvez nous dire, Monsieur ?

3010

M. BRUNO COLLIN :

En fait, on passe autour. Vous voyez la carte, c'est à partir essentiellement de, je dirais, la rue Versailles ou Lusignan plutôt que la piste cyclable commence sur Saint-Antoine. Saint-Antoine n'est tout de même pas plus véhiculaire que l'était Maisonneuve il y a quelques années, puis sur le boulevard de Maisonneuve, on a mis une piste cyclable.

3015

LE PRÉSIDENT :

3020 Mais quand vous parlez de piste cyclable...

M. BRUNO COLLIN :

3025 C'est essentiellement ça.

LE PRÉSIDENT :

3030 Quand vous parlez de piste cyclable, Monsieur Collin, est-ce qu'on parle ici de piste en site propre ?

M. BRUNO COLLIN :

3035 Bien, on n'est pas rendu là. François? Bien c'est ça. C'est qu'on n'est pas rendu là, à ce niveau de détail là.

LE PRÉSIDENT :

3040 Monsieur Monet ?

M. LOUIS-FRANÇOIS MONET :

3045 Bande cyclable, piste cyclable, axe cyclable, ça va devoir être évalué mais si la question de la pointe du soir est trop problématique, par exemple, bien il y aura une piste cyclable protégée avec une bande de béton bidirectionnelle.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Ça va, Monsieur Bélanger?

M. JACQUES BÉLANGER :

3050

Oui. J'aurais peut-être une autre question...

LE PRÉSIDENT :

3055

Je vous en prie.

M. JACQUES BÉLANGER :

3060

... qui est peut-être technique.

LE PRÉSIDENT :

Sur un autre sujet.

3065

M. JACQUES BÉLANGER :

Toujours sur le même sujet mais cette fois-ci, sur la rue Saint-Jacques. La piste cyclable est-ce qu'elle va être à double sens? Est-ce que ça, c'est déjà déterminé ou c'est quelque chose qui va être analysé plus tard au fil du développement du projet?

3070

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Collin?

3075

M. BRUNO COLLIN :

Oui, oui, exactement. En fait, dans la proposition qui est sur la table actuellement, on a effectivement mis ça, c'est plus des pistes pas en site propre qui suivent le trafic, le sens du trafic, je veux dire. Alors que dans le parc, ça devient un truc spécifique. Là, pour l'instant, c'est

3080 ce qui est proposé mais effectivement, ça pourrait évoluer, mais il y a une présentation publique
du projet Bonaventure dans deux semaines et qui arrive avec des précisions, eux autres,
concernant divers... Bien, le réseau d'autobus entre autres, le circuit qu'il va faire, qui va passer
par Notre-Dame puis dans l'autre sens par Saint-Antoine. Et Saint-Jacques également serait mis
à double sens, ils vont expliquer pourquoi, mais il va être mis à double sens assez
3085 prochainement jusqu'à, je crois, de la Montagne ?

M. JACQUES BÉLANGER :

Bien, il l'est déjà à double sens.

3090

LE PRÉSIDENT :

Si vous permettez ? Je ne voudrais pas commencer un débat là-dessus.

3095

M. BRUNO COLLIN :

En tout cas, et ça, ça pourrait faire... Bref, ce n'est pas déterminé encore mais chose
certaine, on veut que ça soit un axe cycliste également.

3100

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Bélanger.

M. JACQUES BÉLANGER :

3105

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3110 Bon, j'ai devant moi les noms de quatre personnes qui ont demandé encore à poser des questions. Il passe 10 h. Je note quand même que les questions sont un peu plus ramassées. Si vous êtes d'accord pour continuer avec nous, non pas qu'on ne cherche pas à avoir une deuxième séance demain soir mais si on a fait le tour des questions, je vais vous demander d'être patients puis on étirera peut-être encore le temps de recevoir les gens qui sont inscrits.

3115 **Mme BRUNELLE AMÉLIE BOURQUE :**

Il y a déjà quelqu'un qui est parti.

LE PRÉSIDENT :

3120 Qui va revenir demain soir? Bon, d'accord.

Mme BRUNELLE AMÉLIE BOURQUE

3125 Je peux ajouter sur ça, c'est la dernière personne, monsieur John Burcombe, qui m'a dit que si la séance était annulée demain soir, qu'on a simplement à l'appeler pour l'informer.

LE PRÉSIDENT :

3130 Très bien. Merci beaucoup. Alors donc j'appelle maintenant madame Claire Adamson. Donc on va continuer et puis on va quand même prendre le temps qu'il faut.

3135 Juste avant de vous donner la parole, il n'est pas interdit d'envoyer des questions, le cas échéant, mettons d'ici la fin de la semaine, si jamais vous avez d'autres questions et on pourra juger comme commission, s'il est opportun de les envoyer à la Ville pour aller chercher des informations additionnelles. Donc madame Adamson, je vous écoute.

Mme CLAIRE ADAMSON :

3140 Would you recommend some three-bedrooms units in this project in order to increase the number of families in Montreal ? And other playgrounds and sporting fields for Concordia students ?

LE PRÉSIDENT :

3145 I'm sorry. So, three aspects : bedrooms, three bedrooms apartments, what was the second one ?

Mme CLAIRE ADAMSON :

3150 Playgrounds and then sports fields.

LE PRÉSIDENT :

3155 Alors, en termes d'éléments plus précis, plus pointus, est-ce que le projet est susceptible d'accueillir ou de répondre à des besoins particuliers comme ceux de logements familiaux de deux ou trois chambres, des parcs et des terrains de jeux ?

M. MARC LABELLE :

3160 Ce qui est toujours souhaité, c'est d'accueillir des logements pour les familles à l'intérieur. C'est sûr qu'il n'y a rien qui... on n'a aucun levier qui nous permet d'agir sur la typologie des logements dans la réglementation d'urbanisme. Mais on veut accueillir effectivement, lorsqu'on reçoit des promoteurs, on oriente des projets qui peuvent accueillir, mais on n'a aucun levier pour avoir du trois, du quatre chambres à coucher. Mais on le souhaite bien
3165 effectivement.

3170 On souhaite attirer des familles au centre-ville. La preuve est qu' on a en vue d'instaurer une école, une nouvelle école primaire au centre-ville, sur la rue de la Montagne. On est en discussion avec la Commission scolaire de Montréal pour intégrer une école primaire. Donc on souhaite effectivement voir des familles s'installer puis je pense que le parc aussi va amener des familles à cet endroit-là. C'est ce qu'on souhaite.

LE PRÉSIDENT :

3175 Did you get that, Mrs Adamson ?

Mme CLAIRE ADAMSON :

Oh oui, bien sûr.

3180

LE PRÉSIDENT :

Do you need translation or you...

3185

Mme CLAIRE ADAMSON :

Non, non. Je comprends, c'est juste que c'est difficile de parler.

3190

LE PRÉSIDENT :

Je vous écoute.

Mme CLAIRE ADAMSON :

3195

Would you envision a café, a commerce, at Montain and St-Antoine, where you have the steps going up at the upper level ? Maybe that can be an amphitheatre, as there is a stage. It looks very boring and scary.

3200

LE PRÉSIDENT :

Le secteur donc St-Antoine et de la Montagne, vous projetez des escaliers, est-ce qu'il y a des éléments additionnels de type convivial ?

3205

M. BRUNO COLLIN :

En fait, c'est une... comment dire, cet aspect-là est plus une illustration des possibilités. Parce que c'est la gare qui est en haut, on comprend que c'est la gare Lucien-L'Allier qui est en haut là. C'est un terrain qui est à développer, il y a certains éléments qu'on sait absolument qui sont nécessaires, ça fait un édicule sur St-Antoine pour le métro. Cet escalier-là, enfin, il y a différentes possibilités mais il n'y a rien de... on peut pas arrêter quelque chose, on est sur un terrain privé, alors c'est plus difficile. Alors, je ne sais pas si...

3210

LE PRÉSIDENT :

3215

Mais est-ce c'est des choses qui sont possibles éventuellement ?

M. BRUNO COLLIN :

3220

Oui, évidemment. Mais, contrairement au parc, ici on n'est pas sur du domaine public, ici on est sur du domaine vraiment privé. Alors, c'est quelque chose qui peut se faire plus dans un cadre de négociations. Comme le 1000 de la Gauchetière, vous avez tous noté qu'il y a une patinoire qui est ouverte au public à l'Intérieur, c'est le fruit d'une négociation de cette espèce-là ces choses là peuvent être réitérées nécessairement.

3225 **Mme CLAIRE ADAMSON :**

Merci.

3230 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, Madame. J'appelle maintenant madame Carole Fournier ?

Mme BRUNELLE AMÉLIE BOURQUE :

3235 Elle a décidé de quitter.

LE PRÉSIDENT :

Madame Fournier a décidé de quitter, très bien. Monsieur Franck Delache. Re-bonjour!

3240

M. FRANCK DELACHE :

3245 Re-bonsoir! En fait, maintenant que je sais où va se situer potentiellement le futur
communautaire, j'aurais des questions à propos du terrain. Alors je ne sais pas s'il y aurait
moyen de revoir la carte parce que je pense que ça peut être intéressant.

LE PRÉSIDENT :

À l'intérieur du parc ?

3250

M. FRANCK DELACHE :

En fait, c'est principalement l'accès au jardin communautaire.

LE PRÉSIDENT :

3255

D'accord.

M. FRANCK DELACHE :

3260

Dans le futur emplacement. En fait, ma question est principalement en termes d'accès depuis la rue Saint-Antoine, donc le côté nord depuis l'est. Déjà à l'heure actuelle, en fait, il y a un trottoir sur la rue Saint-Antoine côté nord mais ça, c'est assez vite coupé par l'entrée d'autoroute en réalité.

3265

Donc comment est-ce qu'on pense aménager les accès de ce côté-là pour que l'accès justement au jardin communautaire ou depuis le parc dans sa longueur puisse être agréable à ce niveau-là ? Sachant notamment que le trafic en heure de pointe du soir sur Saint-Antoine est très volumineux.

3270

M. BRUNO COLLIN :

3275

Oui. En fait, c'est nécessaire qu'il y ait des passages piétonniers ici parce que c'est... bien, évidemment, tout de suite après, on se ramasse dans la bretelle d'accès à l'autoroute. Autrement, ici on est à l'intersection de Guy et Saint-Antoine, ça ce n'est pas un problème. On comprend qu'ici, ce problème-là, la manière qu'on propose de le solutionner, c'est entre autres d'enlever la fameuse intersection qui est un peu en ciseaux ici et de tout ramener à une même intersection, à Lusignan. Alors ça serait vraiment Lusignan qui serait la porte d'entrée principale probablement pour cet espace-là en provenance du sud. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

3280

Je voudrais peut-être en profiter, Monsieur Collin, parce que vous l'avez évoqué, pour revenir sur la question des intersections qui ne sont pas très hospitalières pour les piétons. Qu'est-ce que vous avez considéré comme solution pour les aménager, en particulier là où l'intersection est voisine de ou presque dans une bretelle de l'autoroute ?

3285

M. BRUNO COLLIN :

3290

Oui, bien une de ces intersections-là, c'est Lucien-L'Allier et Saint-Antoine. C'est une des pires. J'avais une photo qui a fait rigoler tout le monde, la madame qui était perdue avec sa valise. Mais on a plein de photos, en fait, ça arrive continuellement des gens qui se ramassent à cet endroit-là, c'est invraisemblable. C'est très dangereux, c'est très inaccueillant et inhospitalier, je veux dire.

3295

Ce qui est proposé ici, c'est de revoir la courbe – je peux vous le montrer sur le dessin, on a des plans plus détaillés – pour faciliter la traversée. Premièrement, le trottoir doit être refait. La traversée sous le viaduc, ce viaduc-là doit être refait. Lui, c'est un des plus gravement atteint. C'est pour ça que l'idée de l'édicule et d'un passage, on s'est dit ça pourrait être la solution, c'est de refaire cet axe-là, de refaire la structure elle-même du viaduc et de faire un édicule donc qui mène directement au métro et qui longe le trottoir. Mais dans l'immédiat, la géométrie serait refaite ici de façon à augmenter les trottoirs et à faciliter la traversée de l'intersection.

3300

Et autrement, l'autre solution, c'est vraiment d'isoler, de faire en sorte que vraiment ça ne continue pas ici et de faciliter, par contre, la traversée avant d'arriver à l'espèce de cul-de-sac qui est la bretelle d'accès à l'autoroute.

3305

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'on peut imaginer des mesures aussi importantes que, par exemple, carrément abolir le trottoir à partir d'une certaine hauteur, ce qui oblige les piétons peut-être à emprunter

3310 l'autre trottoir ? Ou encore, avoir une passerelle par-dessus une bretelle d'autoroute ? Il est question de passerelle dans ce secteur-là ?

M. BRUNO COLLIN :

3315 Sur Lucien-L'Allier, ce n'est pas dramatique. C'est une allée d'accès. C'est sur Saint-Antoine que c'est problématique. Sur Saint-Antoine... Et c'est pour ça, l'idée, c'est que le trottoir finit à une traverse, oui, effectivement, puis il faut que ça soit vraiment clair que ça ne continue pas là et il faut traverser la rue. Mais dans l'axe de Lucien-L'Allier, il n'y a pas de problème. On n'a pas besoin de... On n'est pas dans une situation aussi dramatique et insoluble. Ça, c'est un
3320 cas typique, tandis que sur Saint-Antoine, il n'y a pas de solution. Il n'y a rien à faire avec ça.

LE PRÉSIDENT :

Qu'est-ce que vous voulez dire « il n'y a pas de solution » ?

3325

M. BRUNO COLLIN :

Je veux dire, on ne peut pas continuer le trottoir. On ne pourra jamais... Il faut vraiment, il faut dévier à cet endroit-là. Il faut effectivement dévier le trafic piétonnier. C'est bête mais... Parce
3330 que c'est une entrée qui est très, très, très parallèle à la rue, ça a une largeur de chaussée, ça ne se traverse pas. Et puis, on ne peut pas la... En tout cas, en plus, on est rendu sur l'autoroute.

LE PRÉSIDENT :

3335 Non, ça je pense c'est clair pour tout le monde. Mais est-ce que vous avez considéré de ne pas avoir de bretelle, que l'accès à la bretelle ne soit pas direct à partir de Lucien-L'Allier mais qu'il faille tourner sur la rue Saint-Antoine au feu et ensuite, s'engager ?

M. BRUNO COLLIN :

3340 Ah oui, oui, oui. Oui, c'était la première idée mais ça ne marche pas. Il y a des véhicules
lourds qui passent par là. Et oui, on l'a considéré, c'était ça qu'on voulait faire initialement, puis
on ne peut pas. La meilleure solution, ça a été de faire quelque chose comme ça qui est partagé
mais cette géométrie-là, elle est revue. Ce qui est proposé serait quand même... Serait très
3345 correct. Il y a des endroits où les gens peuvent... Sont vraiment en sécurité, puis là, il y a un
passage qui est très bien démarqué, puis la chaussée de l'espèce de bretelle d'entrée est très
réduite. Bref, au total, tout ça...

LE PRÉSIDENT :

3350 Est-ce qu'à la limite, vous prévoyez, je ne sais pas, un feu en faveur des piétons ou
quelque chose ? Monsieur Monet ?

M. LOUIS-FRANÇOIS MONET :

3355 C'est justement, c'est toutes des questions extrêmement pertinentes mais à cette étape-
ci, on sait qu'il faut faire des mesures, puis je vais vous dire exactement la gamme des mesures
qui vont être étudiées lors de la conception détaillée, parce qu'il y en a beaucoup là-dedans qui
touchent la conception détaillée.

3360 Il y a les feux, il y a la durée de la traversée piétonne, il y a l'installation de mesure de
protection physique pour empêcher les gens de traverser, par exemple, à Saint-Antoine, qui va
être étudiée. Il y a la question du marquage, des bandes de marquage élargies qu'on propose à
plusieurs endroits, notamment sur René-Lévesque, puis il y a la question du marquage
thermoplastique aussi qui permet une meilleure délimitation des zones de traverse pour les
3365 automobilistes. Toutes ces solutions-là vont être étudiées une après l'autre, puis dans certains
cas, même des refuges, s'il faut, mais là, je pense que ça ne s'appliquera pas dans ce quartier-
là. Mais c'est un petit peu prématuré parce que c'est dans le détail de la conception puis de la
géométrie.

LE PRÉSIDENT :

3370

Ça, je vous entends bien là-dessus, je suis conscient qu'on est presque dans les micro aménagements à bien des aspects, mais en même temps, je pense que – et les questions le montrent – certaines des parties ou des orientations prises par le PPU soulèvent elles-mêmes des questions là-dessus. Monsieur Delache, vous aviez une autre question ?

3375

M. FRANCK DELACHE :

3380

Oui, j'ai une deuxième question. Bon, ça, ce n'est pas très visible en fait sur les images de synthèse comme celles-là, mais en réalité, l'autoroute Ville-Marie est en hauteur, donc la bretelle d'accès à l'autoroute Ville-Marie est une bretelle d'accès en pente montante, et ce qui fait, c'est que la portion de terrain qu'on voit là, donc au nord de Saint-Antoine et à l'est de la rue Guy, est en réalité un terrain très fortement en pente.

3385

Relativement à cette pente-là, qu'est-ce que la Ville compte faire pour améliorer la qualité de ce terrain-là et le rendre à une dimension plus réaliste ou plus proche de ce qui est affiché sur ces images de synthèse là, car à l'heure actuelle, en réalité, le terrain est probablement coupé de moitié dans sa superficie utilisable.

LE PRÉSIDENT :

3390

Très bien. Monsieur Collin ?

M. BRUNO COLLIN :

3395

Oui. Bien, en fait, ça encore une fois, ça va se valider au niveau du design de la phase, c'est-à-dire, il peut y avoir un travail de jeu de terrasse, il peut y avoir... On peut en venir à la conclusion aussi qu'un mur de soutènement s'impose à cet endroit-là. A priori, nous, on a pensé que la pente, en étant étalée, pouvait donner un résultat intéressant aussi. Là, actuellement, il y a une espèce de talus, puis ça fait comme ça. T'sais, il y a différentes possibilités mais

3400 effectivement, la pente du talus actuellement, on ne peut pas l'habiter, on ne peut pas l'utiliser pour un jardin communautaire mais peut-être que si c'est étalé... En tout cas, c'est ça qu'il va falloir regarder dans le détail rendu là.

LE PRÉSIDENT :

3405

Mais ce que vous dites, c'est que dans l'état actuel des lieux, même s'il est en assez... Enfin, s'il est assez dénivelé, il n'y a pas d'obstacle a priori à l'aménager pour qu'il soit accessible et paysagé.

3410

M. BRUNO COLLIN :

Non. Mais c'est vrai que sur à peu près la moitié de cet espace-là, le talus actuel est assez accidenté.

3415

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. BRUNO COLLIN :

3420

Probablement que... Ça ne peut pas, on ne pourra pas l'utiliser tel que proposé ici en le laissant tel quel. C'est clair qu'il va falloir que ça soit adapté, mais ça pourrait se faire peut-être avec des terrasses. Là, on est rendu dans un genre de... On est rendu dans de la conception mais on ne s'est pas rendu à ce niveau-là mais on a quand même *budgetisé*, si je peux dire, le concept qui est proposé en fonction de ce genre de travail-là à faire. Mais il y a différentes solutions possibles, on pense.

3425

LE PRÉSIDENT :

3430

Très bien. Ça fait le tour, Monsieur.

M. FRANCK DELACHE :

Merci.

3435 **LE PRÉSIDENT :**

Bien écoutez, c'est ce qui fait le tour finalement de la première partie de la consultation. Alors on vous donne rendez-vous le lundi 16 juin prochain ici même, 19 h. Et la commission entendra vos opinions et vos commentaires.

3440

Pour intervenir en deuxième partie, vous devez vous inscrire à l'avance. La date limite pour le faire, c'est le jeudi 11 juin et vous vous inscrivez en communiquant avec monsieur Gilles Vézina à l'Office de consultation publique. Son numéro de téléphone, son adresse courriel sont sur le dépliant qui est disponible à la table d'accueil.

3445

Vous avez le choix de déposer un mémoire par écrit, d'en présenter les grandes lignes durant la séance ou de vous exprimer verbalement seulement. Dans les deux cas, il faut s'inscrire, mais si vous déposez un mémoire écrit, la date limite est également le jeudi 11 juin. Et effectivement, plus votre mémoire arrive tôt, mieux les commissaires peuvent en prendre connaissance et se préparer à vous entendre et éventuellement vous poser des questions sur le contenu de votre mémoire. Les mémoires seront rendus publics le lendemain de la séance d'audition des opinions.

3450

Et comme je l'ai dit tout à l'heure, une fois les deux étapes de la consultation terminées, la commission va analyser les mémoires et les interventions et rédiger son rapport. Le rapport sera remis à la présidente de l'Office qui le transmettra au maire et au président du comité exécutif. Le rapport sera rendu public au maximum quinze jours après le dépôt officiel et, par la suite, les décisions à prendre appartiennent aux élus. Mais comme vous le savez, toute la documentation demeure accessible sur le site web de l'Office.

3455

3460

3465 Alors écoutez, en terminant, permettez-moi dans un premier temps de remercier les gens de la Ville d'être venus ce soir et d'avoir répondu à vos questions. Et je veux remercier également vous-mêmes, les citoyens et les citoyennes, qui vous êtes déplacés pour cette consultation. Et on espère lire donc vos mémoires et vous entendre en juin prochain sur ce projet.

Merci aussi en terminant à la sténographe, au technicien du son et à tous les gens qui nous ont apporté leur concours durant cette soirée. Alors bonne nuit tout le monde!

3470 **AJOURNEMENT**

3475

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.

3480 Et, j'ai signé :

LOUISE PHILIBERT, s.o.

3485