

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS:            M. JEAN PARÉ, président  
   M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire  
   Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE**

**RÉVISION DU PLAN D'URBANISME**

**PREMIÈRE PARTIE**

VOLUME 8

Séance tenue le 9 juin, à 19 h  
Centre de loisirs Saint-Mathieu  
7110, 8<sup>e</sup> Avenue  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 9 JUIN 2004 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
PRÉSENTATION PAR LA VILLE DE MONTRÉAL PIERRE SAINTE-MARIE, STÉPHANE CONANT .....	3
REPRISE DE LA SÉANCE .....	17
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
MICHEL HANDFIELD.....	17
JOHN BURCOMBE .....	27
BÉNÉDICTE GUILLARD .....	33
ANDRES FONTECILLA .....	41
YVON DINEL .....	47
LÉO BRICAULT.....	53
YVETTE PROULX.....	59
REPRISE DE LA SÉANCE .....	65
MARIE-PIERRE PAQUIN-BOUTIN.....	65
LOUISE PERRON .....	72
LISE ROY .....	75
COMMENTAIRES :	
ANDRES FONTECILLA .....	80

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT:

5           Bonsoir, mesdames et messieurs. Alors, bienvenue à cette assemblée de consultation. Je m'appelle Jean Paré. Je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal et j'ai le mandat de présider l'assemblée publique de ce soir. Les commissaires qui m'accompagnent sont madame Catherine Chauvin et monsieur André Beauchamp.

10           À la table à notre droite, vous voyez madame Michèle Bertrand et monsieur Stéphane Doré, qui sont les analystes de la commission. Nous serons également secondés par madame Espach, monsieur Doray et monsieur Lévêque à la table d'accueil située à l'entrée de la salle.

15           L'assemblée de ce soir est enregistrée. Madame Maisonneuve en est la sténotypiste et monsieur Bergeron s'occupe de la sonorisation. L'enregistrement et sa transcription écrite seront mis à la disposition du public avec le reste de la documentation.

20           Et j'en profite pour vous dire que cette documentation grossit à mesure qu'on avance. Donc, en plus des transcriptions, on y ajoute les documents déposés par la Ville, de même que l'information fournie en réponse à certaines questions. C'est donc désormais disponible sur le site Internet de l'Office dans le dossier donc *La révision du Plan d'urbanisme*, également dans les centres de documentation.

25           À la table à notre gauche, vous voyez les personnes qui nous présenteront le Plan d'urbanisme et qui répondront à vos questions. Le responsable du projet est monsieur Pierre Sainte-Marie, urbaniste du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. Il est secondé, ce soir, par monsieur Stéphane Conant et monsieur Jean-François Morin du même service. D'autres personnes appartenant aux services de la Ville sont ici pour donner de l'information complémentaire, au besoin.

30           Selon la loi, c'est l'Office de consultation publique qui a le mandat de consulter les citoyens sur le Plan d'urbanisme révisé. Les consultations publiques sont destinées d'abord aux citoyens, qui ont le droit d'être bien informés et de faire valeur leur opinion en vue d'influencer les décisions relatives aux projets qui touchent leur milieu de vie. Les consultations de l'Office doivent être conduites de façon crédible, transparente et efficace.

35           Les commissaires ne sont ni des élus ni des fonctionnaires. Ils sont nommés par un vote d'au moins les deux tiers des membres du conseil municipal et ils s'engagent à respecter le Code de déontologie des commissaires. Ce code est disponible à la table d'accueil et sur le site Internet de l'Office.

40           La proposition de Plan d'urbanisme dont nous allons parler ce soir a été élaborée par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine avec la collaboration des responsables de l'aménagement du territoire dans les arrondissements. Dans bien des cas, les citoyens ont pu

45 s'informer ou donner leur point de vue sur les enjeux de leur quartier à l'occasion de réunions de travail convoquées par leur arrondissement.

Le Plan d'urbanisme révisé doit être adopté d'ici la fin décembre 2004.

50 La proposition qui vous sera présentée tout à l'heure est axée principalement sur les éléments du Plan d'urbanisme qui visent tout le territoire de Montréal ou qui intéressent l'ensemble des citoyens.

55 Alors, toute consultation publique comprend deux parties. La première partie est pour permettre aux citoyens et à la commission d'obtenir toute l'information possible sur la révision du Plan d'urbanisme et sur ses conséquences. Et la deuxième permet aux citoyens de prendre position.

60 Pour cette consultation, nous avons prévu au moins dix séances comme celle-ci, qui sont principalement destinées à informer les citoyens. Donc, après la présentation qui sera faite par monsieur Sainte-Marie, la commission recevra les questions des citoyens. Ensuite, il y aura une deuxième partie pour ceux qui désirent exprimer leur opinion dès ce soir ou qui ont déjà un mémoire à déposer.

65 Nous aurons aussi des séances plénières le 21 et le 22 juin, dans l'avant-midi, l'après-midi et en soirée, exclusivement pour recevoir les opinions des personnes et des organismes qui souhaitent prendre plus de temps pour préparer une intervention ou pour rédiger un mémoire. Il n'y aura ni présentation ni période de questions à ce moment-là.

70 Pour poser des questions, il faut donner son nom à la table d'accueil et l'inscription aura lieu plus tard, pendant la pause que nous allons prendre après la présentation.

75 Au cours de l'été, la commission va préparer son rapport à la lumière de l'information reçue et des opinions des citoyens. Nous prévoyons remettre notre rapport en septembre. Le président de l'Office transmettra ce rapport au maire et au président du comité exécutif. Il rendra ensuite le rapport public.

80 Les personnes intéressées à le recevoir pourront laisser leur nom et leur adresse à la table d'accueil.

Enfin, il faut se rappeler que le rapport de la commission sera consultatif et non décisionnel. La décision relative au Plan d'urbanisme appartient au conseil de la Ville de Montréal.

85 Ma tâche principale, ce soir, est de favoriser la participation de tout le monde et de permettre à tous de bien se renseigner. Pour y arriver, rien de tel qu'un climat serein où les échanges se font dans le respect mutuel et la courtoisie. Je ne permettrai donc ni manifestation d'approbation ou de désapprobation, ni remarque désobligeante, ni propos diffamatoire, ni attitude méprisante.

90 Et aux personnes qui auraient un téléphone cellulaire, je demande de l'éteindre ou le mettre en mode silencieux.

Alors, j'invite Pierre Sainte-Marie donc à commencer la présentation.

95 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Merci, monsieur Paré, bonsoir. Bonsoir, madame Chauvin. Bonsoir, monsieur Beauchamp. Mesdames et messieurs, bonsoir.

100 Le Plan d'urbanisme qui va vous être résumé ce soir est disponible sous forme de résumé à l'entrée. Vous pouvez également le consulter en entier sur le site Internet du Plan d'urbanisme.

105 Qu'est-ce donc un plan d'urbanisme? Un plan d'urbanisme, c'est un outil de gestion qui est requis par la loi et qui est adopté par le conseil municipal, c'est-à-dire le conseil de l'ensemble de la Ville de Montréal. Il présente une vision d'aménagement et de développement de la ville, et inclut des objectifs et des orientations relatives justement à l'aménagement, à la vision d'avenir de la ville. Sa mise en oeuvre se fera par le biais de paramètres réglementaires et par le biais d'autres moyens, qui sont justement prévus par le plan comme tel.

110 L'élaboration du Plan d'urbanisme, du projet de Plan d'urbanisme qui est soumis à la consultation publique, s'est amorcée avec la tenue en juin 2002 du Sommet de Montréal. À la suite de la consultation publique, il est prévu que le Plan d'urbanisme soit finalisé et adopté par le conseil municipal d'ici la fin de l'année 2004.

115 Le Sommet de Montréal justement a identifié le Plan d'urbanisme comme le document municipal de référence en matière d'intervention sur le territoire. Pour les élus, pour les représentants de la société civile présents au Sommet, le Plan d'urbanisme constitue donc beaucoup plus qu'une obligation juridique, mais effectivement un instrument de gestion.

120 L'élaboration du Plan d'urbanisme s'est faite en fonction d'une approche adaptée à la nouvelle réalité montréalaise qui, entre autres, vise l'équilibre entre le traitement des enjeux panmontréalais et la mise en valeur des caractéristiques distinctives de chacun des 27 arrondissements.

125 Cette recherche d'équilibre se traduit dans la structure même du document. La première partie traite des éléments panmontréalais. La partie II comprend une série de documents spécifiques à chacun des 27 arrondissements. Et la troisième partie correspond au document complémentaire.

130 L'ensemble du plan est fondé sur ce qu'on appelle le parti d'aménagement, c'est-à-dire la philosophie de développement de Montréal, qui correspond à celle du développement durable. Ça se traduit comment? Ça se traduit d'abord par la volonté d'assurer la consolidation du

développement, c'est-à-dire de faire en sorte que les nouvelles constructions se situent dans la continuité de celles qui sont déjà là, c'est-à-dire dans les secteurs déjà desservis par les infrastructures de transport, les infrastructures d'aqueduc, les infrastructures d'égouts.

On vise également à accroître l'utilisation du transport collectif par un type de développement approprié, et à faire en sorte que l'aménagement urbain et l'architecture soit de la plus haute qualité possible.

Le territoire de Montréal est déjà très largement construit. Et les secteurs qui apparaissent en beige sur la carte sont ceux qui sont désignés par le Plan d'urbanisme comme étant établis. C'est-à-dire que la Ville vise pour ces secteurs que justement le développement se fasse dans la continuité de ce qui est déjà présent, tant au niveau des types de construction que des usages, des activités qui sont autorisés.

À l'inverse, les secteurs qui apparaissent en bourgogne sont des secteurs à transformer, souvent des secteurs industriels sous-utilisés, pour lesquels la Ville vise justement une nouvelle vie, de nouveaux usages, de nouveaux types de bâti.

Soulignons, par exemple, ici à Saint-Michel les abords de la carrière Francon, les abords également du Centre commercial Boulevard, ici à l'angle du boulevard Pie-IX, et la poursuite du secteur le long de la rue Jean-Talon Est, les abords de la voie du CP, y compris la cour de triage d'Outremont que l'on prévoit développer à des fins résidentielles, et finalement le secteur des Galeries d'Anjou et de la rue Jean-Talon.

Le territoire comprend également des secteurs à construire, des secteurs qui apparaissent en bleu marine. Il s'agit de grands secteurs vacants dont la Ville entend soutenir le développement au cours des années qui viennent.

Mentionnons également que, toujours dans l'esprit du développement durable, la zone agricole qui existe à Montréal et qui est indiquée par un liséré orangé, ici dans l'ouest de l'Île Bizard, à Senneville et Sainte-Anne-de-Bellevue, que cette zone agricole donc est confirmée par le Plan d'urbanisme toujours dans l'idée de consolider le développement dans les secteurs qui sont déjà desservis.

Le parti d'aménagement se traduit en sept orientations qui portent sur la qualité des milieux de vie; les réseaux de transport; le développement du Centre et des secteurs d'emploi; la qualité de l'architecture et du paysage urbain; la valorisation du patrimoine bâti, archéologique et naturel; et finalement la qualité de l'environnement. On va regarder une à une, de manière plus détaillée, chacune de ces orientations.

Les Montréalais, bien sûr, habitent d'abord dans leur ville. La qualité de leur milieu de vie est donc le premier objectif du Plan d'urbanisme. Il s'agit non seulement de faire en sorte que les logements comme tels soient de qualité adéquate, mais également que les milieux de vie, c'est-à-

dire les commerces, les parcs, les équipements collectifs comme les écoles, soient disponibles à proximité.

180 La Ville entend, pour assurer la qualité des milieux de vie, intervenir d'abord dans les secteurs à revitaliser qui apparaissent sur la carte ici en couleur orangée. Les secteurs ont été identifiés à partir de différentes données socio-économiques: par exemple, le revenu, le taux de chômage, l'âge de la population, etc. On voit donc qu'une bonne partie de Saint-Michel, de Villeray, le Vieux-Rosemont également font partie des secteurs à revitaliser.

185 La Ville entend également, dans les dix ans suivant l'adoption du Plan d'urbanisme, soutenir la construction de 60 à 75 000 logements. Il s'agira donc pour la Ville de Montréal d'aller chercher une part de marché métropolitaine correspondant à 40 à 50 % du total des nouveaux logements. Il s'agit à la fois d'un objectif réaliste mais ambitieux, puisque depuis plusieurs décennies, la Ville de Montréal n'a pas réussi à aller chercher de manière soutenue une telle part  
190 de marché.

Il est important que les infrastructures de transport contribuent à la structuration du milieu urbain. Et c'est là l'objectif principal du Plan d'urbanisme en matière de transport. On vise, bien sûr, à accroître, comme on l'a dit, l'utilisation du transport collectif, d'abord en maintenant la  
195 qualité des infrastructures existantes, notamment celles du métro, qui vont exiger à elles seules plusieurs centaines de millions de dollars d'investissement. Et on prévoit également améliorer le niveau de service, par exemple en prolongeant la ligne de métro depuis la station Saint-Michel jusqu'au boulevard des Galeries d'Anjou, également en prolongeant le métro depuis la station Côte-Vertu jusqu'à l'actuelle gare Bois-Franc.

200 Les trains de banlieue, qui existent et qui ont été améliorés au fil des dernières années, doivent également l'être pour mieux desservir la population montréalaise. Parce que très souvent, ils ont été conçus pour desservir la population de l'extérieur du territoire de Montréal. On vise donc l'ajout de certaines gares, par exemple ici à l'angle de la rue Chabanel, pour desservir les  
205 Montréalais.

Également, deux systèmes légers sur rail sont présentement à l'étude par le gouvernement du Québec: le premier qui viendrait remplacer la voie réservée aux autobus sur le pont Champlain; le deuxième qui s'inscrirait dans l'avenue du Parc, qui relierait l'avenue du Parc  
210 au centre-ville, avec éventuellement une extension possible jusqu'au secteur de la rue Chabanel.

Certaines mesures sont également prévues par rapport au transport par autobus. Il y a d'abord la voie réservée du boulevard Pie-IX qui sera remise en fonction bientôt, et d'autres voies réservées qui sont à l'étude ou d'autres mesures, pardon, qui sont à l'étude – parce que quand on  
215 parle de mesures, on ne parle pas nécessairement de voies réservées – sur le boulevard Rosemont, sur la rue Beaubien, sur le boulevard Saint-Michel, de même que sur la rue Sauvé.

Il est démontré que ceux qui habitent ou qui travaillent à proximité d'une station de métro ont beaucoup plus tendance à utiliser le transport collectif qu'autrement. Les abords de stations de

220 métro ont donc été étudiés de même que ceux des gares de train banlieue pour voir lesquels offrent un potentiel de développement. Celles qui apparaissent en jaune sur la carte, qui sont entourées d'un soleil jaune, sont celles que le Plan d'urbanisme vise justement à intensifier en termes de développement dans les années à venir.

225 On souligne, par exemple, le couloir du métro qui serait prolongé jusqu'à Anjou. Déjà, vous le savez, à Anjou il y a une densité de construction assez forte qui s'est manifestée depuis quelques années justement en prévision de la venue du métro. L'idée, ce n'est pas nécessairement d'atteindre le même niveau de densité tout au long du couloir du métro, mais quand même de faire en sorte que cette infrastructure soit rentabilisée au maximum.

230 Un autre exemple, c'est celui des stations Namur et de la Savane en face de l'Hippodrome où le métro est présent depuis une vingtaine d'années, mais où pourtant le développement résidentiel est plutôt... résidentiel certainement, mais le développement en général est plutôt ténue.

235 Malgré l'importance accordée au transport collectif, le Plan d'urbanisme envisage également différentes interventions sur le réseau routier souvent en relation d'ailleurs avec le développement des secteurs d'emplois.

240 Mentionnons d'abord la réfection de l'autoroute métropolitaine, la modernisation de la rue Notre-Dame, le déplacement ici ou plutôt le remplacement de l'autoroute Bonaventure par un boulevard urbain, qui se situerait non pas sur le bord de l'eau mais bien en fond de site, de manière justement à dégager le bord de l'eau pour des activités liées à la présence du fleuve.

245 On peut mentionner également une voie de service le long de l'autoroute 15, qui est envisagée dans l'axe de la rue Jean-Pratte, et également le raccordement du boulevard Langelier ici à Saint-Léonard avec le boulevard Langelier à Montréal-Nord. L'échangeur Salaberry sera également revu. C'est un projet du ministère des Transports.

250 Et le ministère des Transports étudie également la possibilité de prolonger l'autoroute 25 jusqu'à Laval. La Ville de Montréal dans son Plan d'urbanisme ne se prononce pas, réserve son jugement sur ce sujet et établit certains critères par rapport à son intérêt, notamment que la construction d'un pont dans l'axe de l'autoroute 25 réduise de manière très significative la circulation de transit dans Montréal-Nord en particulier, mais également dans Villeray et dans  
255 Saint-Léonard. Dans Villeray-Saint-Michel, on s'entend.

260 Le vélo est vu comme un mode de transport à part entière. Le Plan d'urbanisme prévoit donc une armature de voies cyclables, auxquelles viendront se greffer une série de voies cyclables de nature plus locale. Il y a donc d'abord le parachèvement de la voie de ceinture qui est prévue, qui fait le tour de l'île de Montréal, de l'Île Bizard et de l'Île des Soeurs. Il y a également différentes voies nord-sud qui sont prévues. D'abord, celle de la Route verte dans l'axe de la voie du CP et également le lien entre le ruisseau de Montigny ici, en passant par le boulevard des Galeries d'Anjou jusqu'à la rue Notre-Dame. Il y a finalement la piste cyclable de la rue Saint-

265 Zotique qui serait prolongée justement jusqu'au boulevard des Galeries d'Anjou ou enfin jusqu'à la voie cyclable qui serait dans cet axe-là.

270 Le transport des marchandises joue un rôle très important dans l'économie montréalaise et c'est pourquoi le plan prévoit la consolidation des infrastructures de transport existantes au niveau ferroviaire. Donc, on voit les principales lignes de chemin de fer, de même que les grandes cours de triage, de même que le port de Montréal. L'ensemble de ces infrastructures donc serait maintenu, sauf pour la cour de triage d'Outremont qui, comme on le mentionnait plus tôt, elle ferait l'objet d'un développement résidentiel.

275 Dans le cadre du schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal, la possibilité de déconcentrer, de développer donc à l'extérieur de Montréal ces infrastructures de transport sera évaluée.

280 Le développement du Centre se situe parfaitement dans la philosophie de développement durable, puisqu'il s'agit de loin du secteur le mieux desservi en transport collectif. Il s'agit également d'un territoire qui présente un potentiel de développement extrêmement important grâce en particulier aux terrains vacants et aux stationnements qu'on y trouve.

285 Le Plan d'urbanisme vise donc à soutenir le développement des activités qui contribuent au rayonnement du Centre de Montréal, des activités de bureau, commerciales, touristiques, culturelles et institutionnelles. Le Plan d'urbanisme vise également à accroître le dynamisme résidentiel du Centre, qui s'est amorcé depuis une bonne dizaine d'années et qu'on entend donc soutenir dans les années à venir.

290 Finalement, le plan vise également à renforcer la cohérence et le caractère d'ensemble du Centre en intervenant sur certaines rues qui vont mieux relier les différentes parties du Centre du Montréal, et en soutenant le développement des terrains vacants et des stationnements qu'on y trouve.

295 Les secteurs d'emplois à Montréal sont diversifiés, comme son économie. Le Plan d'urbanisme prévoit d'abord consolider les secteurs d'emploi en améliorant leurs dessertes en transport, comme on le mentionnait plus tôt. On prévoit également diversifier et renforcer les activités dans la couronne du Centre et soutenir le développement des activités institutionnelles qui fournissent un nombre considérable d'emplois.

300 On voit donc sur la carte le Centre des affaires ici en rouge, les abords de la voie du CP qui correspondent donc à cette couronne du Centre où on entend concentrer l'emploi, mais un emploi diversifié, pas nécessairement manufacturier. On entend également consolider certains secteurs plus traditionnels comme le secteur L'Acadie-Chabanel et soutenir la consolidation de secteurs d'affaires et de commerces comme les abords des Galeries d'Anjou et le secteur du  
305 Marché Central et du Centre Rockland.

310 Les abords de la carrière Francon présentent également un potentiel intéressant au niveau industriel. Et évidemment, de l'autre côté, du côté de la carrière Miron, il y a la Cité des arts du cirque qui a déjà commencé à s'implanter de façon intéressante et dont le développement sera soutenu dans les années à venir.

315 N'oublions pas les institutions, qui correspondent aux taches turquoises, qu'on retrouve donc au Centre et autour du mont Royal, mais un peu partout sur le territoire, notamment avec le Collège Grasset et le Collège Ahuntsic.

La qualité de l'architecture et du paysage urbain est au coeur du Plan d'urbanisme et la Ville entend mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire et les autres éléments identitaires de Montréal.

320 Pour le mont Royal en particulier, on entend protéger les vues vers le mont Royal dans l'axe de toute une série de rues qui correspondent aux flèches noires. On prévoit également protéger les vues depuis le mont Royal, tant vers le sud, vers l'est, vers le nord, et certaines vues également vers le mont Royal à partir de l'île Sainte-Hélène ou du bassin Peel, par exemple.

325 Le parcours riverain permet de mettre en valeur le caractère insulaire de Montréal. Il comprend le boulevard Gouin, la rue Notre-Dame, le boulevard LaSalle et le chemin du Bord du lac. L'idée, c'est à la fois de valoriser et de protéger les éléments de patrimoine bâti, de patrimoine naturel également qu'on retrouve tout au long du parcours riverain, de confirmer ce parcours comme symbole de Montréal et également d'atteindre un certain nombre d'objectifs de nature environnementale: par exemple, la mise en valeur des berges, la renaturalisation des berges, l'amélioration de la qualité de l'eau, et également la protection des vues vers les lacs et les cours d'eau.

335 La Trame verte, c'est-à-dire l'ensemble des parcs et des grands espaces verts de Montréal, correspond également à son caractère. Le Plan d'urbanisme entend donc les confirmer, notamment le parc Maisonneuve et le parc qui est en voie d'aménagement sur le site Miron.

340 On accède à Montréal nécessairement par des ponts, et l'aménagement des entrées de ville permet donc d'améliorer et de mieux caractériser l'image de Montréal. On entend donc intervenir sur l'ensemble des ponts routiers, qui sont identifiés par les flèches rouges, de même éventuellement qu'aux abords des ponts ferroviaires.

345 De manière générale, la Ville entend favoriser une architecture de qualité sur son territoire, notamment par la mise en place de lignes directrices qui sont présentement en élaboration dans le cadre d'une entente entre la Ville et différentes universités. La Ville entend également recourir à différents comités d'experts pour réviser l'architecture des projets et donc s'assurer de la meilleure qualité possible. Ce serait partout, mais entre autres dans les secteurs d'affaires et de commerces comme les Galeries d'Anjou et également dans les secteurs d'activités commerciales comme le Marché Central.

350

Dans ces secteurs également, on veillera à améliorer la qualité de l'aménagement du domaine public dans ces secteurs et partout, mais notamment dans les endroits justement très fréquentés par les piétons.

355 On vise de manière générale, on l'a mentionné plus tôt, à assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport sur le territoire, qu'il s'agisse des autoroutes, de l'autoroute métropolitaine, de l'autoroute des Laurentides, des grands boulevards comme le boulevard Pie IX, également de s'assurer que l'implantation éventuelle de SLR se fasse dans le respect et, en fait, en ajoutant au caractère urbain des secteurs traversés.

360 La valorisation du patrimoine bâti archéologique et naturel est très importante. Pour la Ville, dans son Plan d'urbanisme, le patrimoine comprend non seulement des immeubles très anciens ou des immeubles monumentaux, mais également des éléments plus vernaculaires et des éléments également beaucoup plus récents.

365 L'ensemble des secteurs qui apparaissent sur cette carte sont ceux que le Plan d'urbanisme entend protéger. Ils comprennent, bien sûr, le mont Royal et le Vieux-Montréal, mais également, comme on le voit, une bonne partie des secteurs autour du mont Royal, également des noyaux villageois comme ici à Saint-Léonard et les abords de la rivière des  
370 Prairies.

Le patrimoine industriel, on ne l'a pas mentionné, est également important. Et ce qui s'est fait sur le site Angus, en termes de conservation et de mise en valeur du patrimoine, constitue effectivement une première étape dans la mise en valeur de ce type de patrimoine.

375 On l'a mentionné plus tôt, Montréal est une ville très largement bâtie aujourd'hui, ce qui fait que les éléments naturels, tant les milieux humides, les bois, les berges sont d'autant plus précieux. La Ville entend donc les protéger, particulièrement dans les 10 écoterritoires qui apparaissent sur la carte et qui comprennent le mont Royal, les rapides de Lachine, le secteur ici  
380 de l'Anse-à-l'Orme, la partie centrale de l'Île Bizard, les abords du ruisseau de Montigny et tout le nord-est de l'île de Montréal.

Il ne s'agit pas dans ces secteurs pour la Ville d'acquérir l'ensemble des terrains pour en faire des parcs, mais bien de s'assurer que le développement qui s'y fera permette non seulement  
385 de conserver mais également de mettre en valeur les éléments naturels d'intérêt qui s'y trouvent.

La septième orientation porte sur la qualité de l'environnement. Quand on parle de réduire les émissions de polluants atmosphériques, on fait référence justement à l'accroissement du transport collectif qui est souhaité. On vise également à assurer une gestion efficace des  
390 infrastructures d'eau potable et des eaux usées.

Vous savez que la Ville entend dans les prochaines années assurer la réfection de 3 000 des 5 000 kilomètres de conduits sur son territoire.

395 La Ville entend également intervenir quant à la réhabilitation des sites contaminés parce que, comme on l'a dit, plusieurs des secteurs qui présentent un potentiel de développement sont, en fait, des secteurs qui ont déjà été urbanisés, la Ville se reconstruit sur elle-même, et ces secteurs nécessairement présentent un risque de contamination qu'il faut donc gérer.

400 Les nuisances générées par différentes activités urbaines, par exemple les autoroutes, feront l'objet de mesures. Et on entend assurer un aménagement adéquat dans ce qu'on appelle les secteurs de contraintes, les secteurs de contraintes qui comprennent, par exemple, les anciennes carrières, donc l'ancienne carrière Miron qui est devenue le Complexe environnemental Saint-Michel et qui est en voie d'aménagement comme parc, comme vous le savez, également  
405 l'ancienne carrière Francon.

Le Plan d'urbanisme est un contrat social quant à la vision d'avenir de la Ville. Sa mise en oeuvre fera l'objet d'un bilan annuel qui sera discuté publiquement par une commission du conseil, ce qui permettra à tous les citoyens intéressés de venir se prononcer sur les priorités à mettre en  
410 oeuvre dans l'année qui suit en termes de réalisation du Plan d'urbanisme, et aussi de commenter les actions qui auront été prises dans l'année précédente.

Comment se fera cette mise en oeuvre du Plan d'urbanisme? Bien, d'abord, par différents paramètres réglementaires. Les règlements de zonage qui relèvent des  
415 arrondissements doivent se conformer au Plan d'urbanisme. Le Plan d'urbanisme identifie donc des paramètres comme l'affectation du sol, c'est-à-dire l'identification des grandes catégories d'usages qui sont autorisées sur chacune des parties du territoire.

La couleur beige sur la carte correspond, par exemple, aux secteurs résidentiels qui  
420 comprennent, comme on l'a dit plus tôt, non seulement les logements comme tels mais également les commerces, les parcs, les équipements collectifs.

La couleur rose saumonée correspond aux secteurs d'emplois où les nuisances générées  
425 par les activités industrielles font en sorte que l'habitation ne pourra pas être autorisée. À l'inverse, les secteurs en couleur orange correspondent aux secteurs mixtes où, à la fois, l'habitation et les activités d'emplois seront non seulement autorisées mais encouragées.

Le Plan d'urbanisme fixe également des limites de densité en termes de nombre d'étages, d'implantation au sol, de coefficient aussi d'occupation du sol. Ces densités sont illustrées.  
430 L'ampleur de ces densités autorisées sont illustrées sur la carte, les couleurs les plus foncées correspondant nécessairement aux densités les plus fortes qu'on retrouve ici au centre-ville et les couleurs les plus pâles correspondant aux densités les moins fortes. On remarque que dans le centre de l'île, dans le secteur desservi par le métro, les densités vont de moyennes à fortes.

435 La mise en oeuvre du Plan d'urbanisme se fera également grâce à différents investissements, des investissements en termes d'immobilisation d'infrastructures, par exemple, de transport collectif et en termes de programmes aussi, de programmes qui pourront porter, par exemple, sur l'intensification du développement autour des stations de métro identifiées plus tôt ou

440 aussi sur la réhabilitation des sites contaminés, ou encore sur la protection et la mise en valeur  
des écoterritoires.

445 La Ville entend assurer le leadership dans la mise en oeuvre du plan mais, bien sûr, elle  
travaillera en partenariat avec le gouvernement du Québec, le gouvernement fédéral et un  
ensemble d'intervenants associatifs, communautaires pour réaliser le Plan d'urbanisme qui est  
nécessairement une grande oeuvre collective.

450 Le plan identifie 26 secteurs stratégiques qui correspondent à une problématique  
urbanistique complexe et qui vont donc faire l'objet d'une planification détaillée dans les trois ans  
suivant l'adoption du plan. Ces secteurs se situent un peu partout sur le territoire et présentent  
chacun une problématique distincte.

Mon collègue, Stéphane Conant, va maintenant vous parler plus spécifiquement de cinq  
d'entre eux.

455 **M. STÉPHANE CONANT :**

Bonsoir, mesdames et messieurs! Il me fait plaisir de vous présenter les principales  
orientations de quelques-uns de ces secteurs de planification stratégique qui sont localisés à  
proximité du lieu de notre rencontre de ce soir, soit premièrement le secteur du boulevard  
460 Crémazie, le secteur L'Acadie-Chabanel, le secteur des abords de la voie du CP, le boulevard  
Pie-IX, et finalement le secteur du boulevard des Galeries d'Anjou et de la rue Jean-Talon Est.

465 Alors, le premier secteur, les abords des voies du CP. Comme monsieur Sainte-Marie l'a  
mentionné un peu plus tôt, ce corridor du Canadien Pacifique est le principal lien ferroviaire de  
transport de marchandises avec le port de Montréal.

470 Donc, le secteur qui est visé par la planification détaillée s'étend du viaduc Rockland, que  
l'on voit ici à l'extrémité, jusqu'à la station de métro Rosemont, que l'on retrouve ici. Il inclut, bien  
entendu, tout le secteur du triage Outremont, le secteur Marconi Alexandra que l'on retrouve ici,  
de même que le secteur de Gaspé, que l'on retrouve ici au sud.

475 L'urbanisation initiale aux abords des voies ferrées a, bien entendu, été essentiellement à  
caractère industriel. Mais avec le déclin de l'activité manufacturière au centre de l'île, la vocation  
de certains des secteurs a déjà été modifiée, comme vous le savez sans doute, pour accueillir de  
nouvelles formes d'activités d'emploi, mais aussi d'habitation, par exemple dans les secteurs  
comme le secteur Angus et le secteur de la cour Papineau.

480 Donc, dans la volonté de réaménager les secteurs en transformation et de renforcer aussi  
les activités dans les quartiers bien desservis en transport collectif, le plan propose les trois  
orientations suivantes pour ce secteur de planification détaillée, à savoir, premièrement,  
consolider et diversifier les activités d'emploi; deuxièmement, intensifier les activités aux abords

des stations de métro que l'on retrouve à proximité; et finalement, favoriser la construction résidentielle dans certaines parties du secteur, notamment sur le site du triage Outremont.

485 Un deuxième secteur de planification détaillée, le secteur L'Acadie-Chabanel délimité, si on veut, à l'est par le boulevard Saint-Laurent, au nord par la rue Sauvée Ouest, à l'extrémité ouest par l'autoroute 15 et finalement au sud par l'autoroute métropolitaine. On reconnaît aussi, ici, le rond-point L'Acadie.

490 Le secteur se compose de trois grands secteurs d'activités: donc, premièrement, celui qu'on associe généralement à la Cité de la mode avec le quartier résidentiel adjacent que l'on connaît, juste au sud; le secteur aussi du Marché Central dans cette partie-ci; et finalement, un secteur d'activités industrielles à l'ouest du boulevard de L'Acadie.

495 Surtout identifié à la Cité de la mode au cours des années 80, le secteur est en voie de restructuration depuis les années 90. Il a, en effet, connu des transformations importantes avec l'implantation de grandes et de moyennes surfaces commerciales sur le site du Marché Central, donc autant des implantations de première génération comme le Costco, Réno-Dépôt, mais aussi des interventions plus récentes de moyennes surfaces qu'on a connues, notamment avec le  
500 Mountain Equipment Coop aux abords du boulevard de L'Acadie.

Aussi, depuis une quinzaine d'années, les transformations dans l'industrie de la mode ont fait en sorte qu'on a, en fait, constaté une diminution importante du nombre d'emplois reliés aux vêtements, donc situation qui a particulièrement affecté le secteur situé au nord de la rue  
505 Chabanel.

À l'heure actuelle, les édifices de la Cité de la mode connaissent un taux d'inoccupation élevé et ils sont aussi localisés à proximité, comme je le disais tout à l'heure, du secteur d'habitation, secteur qui subit donc les nuisances associées aux activités du secteur de la Cité de  
510 la mode. Malgré tout, ce secteur constitue l'un des secteurs d'emplois les plus denses à Montréal avec plus de 22 000 emplois.

J'évoquais, il y a quelques instants, les problèmes de circulation. Donc, que ce soit l'achalandage qui est généré par les activités commerciales de grandes surfaces, que ce soit les  
515 activités de camionnage générées aux abords de la Cité de la mode ou dans le secteur industriel, on retrouve donc de sérieux problèmes de congestion et aussi des problèmes de circulation en termes de nuisances sur le quartier résidentiel.

Le Plan d'urbanisme va donc retenir différentes orientations pour le secteur. Donc, une  
520 première orientation visant à favoriser le développement et la diversification des activités d'emplois. Ce qu'on entend ici, d'une part, c'est de soutenir la construction et l'implantation de nouvelles entreprises sur les terrains vacants situés dans la partie ouest du boulevard L'Acadie et c'est aussi d'envisager le réaménagement, la réutilisation de certains édifices de la Cité de la mode pour accueillir de nouvelles activités d'emplois.

525

Deuxième orientation, améliorer les déplacements en transport collectif à pied et à vélo. Les principales interventions prévues à cet effet, monsieur Sainte-Marie l'a mentionné tout à l'heure, l'aménagement de nouvelles gares de train de banlieue dans l'axe ferroviaire, ici à la hauteur de la rue Chabanel, et de même que l'éventuelle mise en place d'un système léger sur rail dans l'axe du même corridor ferroviaire depuis la rue Jean-Talon.

Ce qui est aussi proposé, c'est d'aménager le tronçon de la Route verte toujours dans cette emprise du corridor ferroviaire et aussi une révision de l'aménagement du domaine public, donc que l'on pense à un plus grande présence de végétation, des trottoirs mieux conçus pour accueillir la circulation piétonne.

Finalement, troisième orientation, faciliter l'accès au secteur. Donc, des moyens d'améliorer les accès au secteur depuis l'autoroute 15 située à proximité sont envisagés, particulièrement l'aménagement d'une bretelle dans l'axe de la rue Jean-Pratte. Monsieur Sainte-Marie l'évoquait aussi tout à l'heure. Et aussi, bien entendu, il est envisagé l'élaboration d'un plan de circulation afin de résoudre les problèmes de camionnage dans le secteur industriel, de même que dans le quartier résidentiel.

Un troisième secteur de planification détaillée, le boulevard Crémazie, boulevard qui est situé de part et d'autre de l'autoroute métropolitaine, boulevard qui sert en quelque sorte de voie de service à l'autoroute métropolitaine, mais qui dessert également l'ensemble des activités économiques et résidentielles adjacentes. Donc, on reconnaît ici, bien entendu, l'autoroute métropolitaine. À l'extrémité est, le boulevard Pie-IX, à partir duquel l'autoroute métropolitaine devient en structure surélevée. On reconnaît aussi le Complexe environnemental Saint-Michel au nord de l'autoroute, l'avenue Christophe-Colomb, la station de métro Crémazie et finalement le boulevard Saint-Laurent.

Donc, c'est bien connu, l'autoroute crée une coupure, d'une part, entre les voies de circulation nord et sud du boulevard mais également entre les activités qui sont situées de part et d'autre. La partie surélevée pose quand même un peu, si on veut, l'avantage de permettre une certaine forme de continuité tant pour les piétons que pour la circulation automobile.

Au fil des années, la présence de l'autoroute n'a pas empêché les quartiers résidentiels adjacents d'évoluer, de se développer. Donc, on y constate aujourd'hui une qualité de vie certaine que l'on doit donc maintenir et, bien sûr, améliorer. Toutefois, les abords de l'autoroute et l'environnement urbain du boulevard sont clairement dédiés à la circulation automobile et la présence des piétons y apparaît bien secondaire. De même, certaines sections du boulevard, particulièrement à proximité du boulevard Saint-Laurent, certaines sections de ce boulevard sont donc propices à une plus forte densité d'occupation et à une diversification des activités économiques.

Donc, les principales orientations de la planification détaillée de ce secteur sont à l'effet, dans un premier temps, d'assurer le maintien et la qualité des milieux de vie adjacents en atténuant les nuisances causées par l'autoroute métropolitaine et le boulevard Crémazie;

570 deuxièmement, favoriser la densification et la diversification des activités économiques sur  
certains sites, en assurant, bien entendu, la compatibilité des densités et des gabarits des  
bâtiments qu'on construira avec la fonction résidentielle existante avoisinante de part et d'autre du  
boulevard; et une troisième et dernière orientation, rehausser la qualité de l'aménagement du  
575 domaine public de manière à rendre le boulevard plus sécuritaire et agréable à fréquenter pour les  
piétons et les cyclistes.

Donc, encore une fois, que l'on pense à l'élargissement des trottoirs, à une plus grande  
présence de végétation, à un meilleur éclairage et aussi à une évaluation des utilisations  
possibles sous la structure surélevée de l'autoroute.

580 Quatrième et avant-dernier secteur de planification détaillée, le boulevard Pie-IX qui  
constitue l'une des principales entrées de ville reliant Laval à Montréal. Le pont Pie-IX et le  
boulevard canalisent sur le territoire de Montréal-Nord un flot important de circulation véhiculaire  
qui engendre des impacts considérables sur les milieux limitrophes.

585 Alors on reconnaît ici le pont Pie-IX, le boulevard Pie-IX, l'échangeur du boulevard Pie-IX  
et du boulevard Henri-Bourassa, la rue Monselet un peu plus au sud, et finalement la voie ferrée  
du CN où on retrouve un viaduc qui enjambe le boulevard Pie-IX, voie ferrée qui constitue en  
quelque sorte la limite sud du secteur de planification détaillée.

590 Donc, les principaux objectifs poursuivis par la planification détaillée du secteur vise,  
d'une part, à le rendre plus sécuritaire et convivial aux piétons en rehaussant la qualité général de  
l'aménagement, donc visant à rendre, d'une part, l'échangeur plus convivial et plus sécuritaire  
aussi pour les piétons, mais aussi de façon générale à améliorer la qualité de l'aménagement du  
595 domaine public aux abords du boulevard.

Un deuxième objectif, rehausser la qualité de l'architecture et mettre en valeur le parcours  
riverain. On a, bien entendu, le boulevard Gouin à l'extrémité nord du site. Donc, rehausser la  
qualité de l'architecture, rehausser la qualité du parcours riverain afin de créer une entrée de ville  
600 de qualité sur le boulevard Pie-IX.

Troisième orientation, améliorer la qualité de vie dans les milieux résidentiels limitrophes  
en limitant les nuisances, particulièrement celles qui sont associées à la circulation sur le  
boulevard Pie-IX, mais aussi les nuisances qui peuvent être générées par certaines activités  
605 industrielles.

Dernière orientation, densifier le cadre bâti résidentiel sur le boulevard Pie-IX et favoriser  
des activités plus intenses et diversifiées au sud de la rue Monselet, donc aux abords de cette  
partie du boulevard Pie-IX.

610 Un dernier secteur de planification détaillée, le secteur Galeries d'Anjou-Jean-Talon Est,  
donc secteur qui s'étend aux abords du boulevard des Galeries d'Anjou, de même qu'aux abords  
de la rue Jean-Talon, entre la rue Langelier que l'on retrouve ici.

615 Bien entendu, le secteur comprend le centre commercial Les Galeries d'Anjou, de même que le secteur résidentiel d'assez forte densité que l'on retrouve au sud et un peu à l'ouest du centre commercial.

620 D'abord aménagé à des fins commerciales avec la construction des Galeries d'Anjou à la fin des années 60, de nouvelles activités ont ensuite été introduites dans le secteur par l'implantation successive de tours à bureau que l'on connaît tous aux abords de l'autoroute 40, de même que dans certaines parties du boulevard des Galeries d'Anjou.

625 Donc, aujourd'hui, le secteur présente un caractère multifonctionnel, d'autant plus qu'on y retrouve aussi la fonction résidentielle. Donc, on retrouve aujourd'hui un secteur avec des activités diversifiées assez intenses, activités qui pourront aussi profiter de la venue éventuelle d'une station de métro, comme monsieur Sainte-Marie le mentionnait, à l'angle de la rue Bélanger et du boulevard des Galeries d'Anjou.

630 Comme on l'a mentionné également plus tôt, le Plan d'urbanisme soutient la création d'un cadre de vie de qualité tant pour les résidents que pour les différents usagers, et c'est donc tout à fait pertinent dans le secteur. On retrouve donc des gens qui fréquentent le centre commercial mais également toute une variété de travailleurs dans le secteur.

635 Donc, les orientations générales de la planification détaillée vont donc dans le sens d'améliorer la qualité générale de ce milieu-là, d'une part, en accroissant le rôle multifonctionnel et en intensifiant et en diversifiant les activités présentes, en renforçant aussi le caractère urbain et en accroissant la convivialité du secteur pour les piétons.

640 On connaît tous les abords des Galeries d'Anjou. Donc, il y a là du travail d'amélioration au niveau de la qualité de l'aménagement du domaine public, mais également en matière de qualité d'architecture des nouveaux bâtiments qu'on viendra construire dans le secteur.

645 Et finalement, favoriser une meilleure desserte en transport collectif, notamment par le prolongement du métro jusqu'au boulevard des Galeries d'Anjou.

Ça complète donc cette brève présentation des secteurs de planification détaillée. Je retourne maintenant la parole à monsieur Sainte-Marie pour la conclusion.

650 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Merci. Ce dont on a parlé jusqu'à maintenant correspond à la partie I du Plan d'urbanisme, c'est-à-dire aux éléments panmontréalais.

655 Comme on l'a dit plus tôt, la partie II présente pour chacun des 27 arrondissements une série de documents. Dans ce qui est soumis à la consultation publique et ce qui sera soumis à l'adoption du conseil cet automne, on retrouve donc pour chaque arrondissement la synthèse des

orientations panmontréalaises, un agrandissement des cartes d'affectation de limite de densité des parcs et des espaces verts et des secteurs de patrimoine bâti. On retrouve également la liste des bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural de chaque arrondissement qui se situe à l'extérieur des secteurs en question.

Vous avez peut-être eu la chance, au cours des derniers mois, de collaborer à l'élaboration du chapitre du Plan d'urbanisme qui sera spécifique à votre arrondissement. Ces chapitres seront intégrés au Plan d'urbanisme, une fois qu'il aura été adopté par le conseil municipal. Les chapitres spécifiques à chaque arrondissement seront intégrés au Plan d'urbanisme sur demande de chacun des conseils d'arrondissement concernés et ils viendront justement s'insérer dans cette partie II du plan.

La partie III correspond au document complémentaire qui fixe des règles et des critères spécifiques quant aux règlements de zonage adoptés par les arrondissements. Alors, on l'a dit, les règlements de zonage doivent être conformes à l'ensemble du plan. Mais dans le document complémentaire, on vient identifier des éléments plus précis, qui portent sur des questions comme le paysage urbain, les fonctions urbaines et l'interface aux limites d'arrondissements. C'est-à-dire que chaque arrondissement étant responsable de son zonage, on doit assurer la cohérence de part et d'autre des limites.

Quelles sont les étapes à venir? À la suite de la consultation, comme on l'a dit, finalisation du plan et adoption par le conseil. Par la suite, intégration des chapitres d'arrondissement à la demande des conseils d'arrondissement concernés, et élaboration de la planification détaillée dans les trois ans suivant l'adoption pour chacun des 26 secteurs stratégiques qu'on a identifiés plus tôt.

Ça complète la présentation. Il nous fera grandement plaisir de répondre à vos questions.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, monsieur Sainte-Marie et monsieur Conant.

Donc, nous allons prendre une pause de cinq à dix minutes et, pendant cette pause, les personnes qui sont intéressées à poser des questions pourront s'inscrire à la table d'accueil à l'entrée de la salle. D'ailleurs, le registre restera ouvert après la pause. Et au retour, donc, nous prendrons les gens qui ont des questions à poser.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LE PRÉSIDENT :**

Alors pendant cette période de questions, la commission va donc recevoir les citoyens qui se sont inscrits. Je vais permettre deux questions par intervention. Toutefois, comme le registre reste ouvert pendant un certain temps, vous pourrez vous réinscrire pour des questions supplémentaires.

705

Et quand vous venez pour poser vos questions, je vous demande, en premier lieu, d'éviter les sous-questions et de ne pas faire de préambule, sauf si c'est indispensable pour comprendre la question.

710

Je vous demande aussi de réserver vos opinions pour la deuxième partie et je vous suggère de bien écouter les questions des autres citoyens et toutes les réponses qui leur sont données.

715

Toutes les questions doivent être adressées au président de la commission, donc à moi, et toutes les réponses seront également adressées à la commission.

Ma collègue, madame Chauvin, et mon collègue, monsieur Beauchamp, peuvent intervenir en tout temps pour obtenir de l'information supplémentaire ou des clarifications.

720

Je vous dirai plus tard à quel moment le registre sera fermé et à quel moment nous ouvrirons le deuxième registre pour les interventions. Mais pour le moment donc, le registre pour les questions demeure ouvert.

725

Alors, j'appelle en premier lieu monsieur Michel Handfield. Bonsoir, monsieur!

**M. MICHEL HANDFIELD :**

Bonsoir!

730

**LE PRÉSIDENT :**

Bon été peut-être!

735

**M. MICHEL HANDFIELD :**

Bon été aussi, oui effectivement, et ça adonne bien parce que ma première question va toucher justement l'été. La Route verte.

740

J'ai regardé vos plans, puis j'ai regardé plus grand que mon arrondissement. Comme Montréalais, je me promène sur l'île comme insulaire. Et j'ai remarqué que sur la Route verte, vous parlez de faire peut-être une piste. Vous ne le qualifiez pas de Route verte, vous le qualifiez de voie ferrée du CP qui passe dans Rosemont et vous parlez d'une piste cyclable. Alors, ça existe déjà comme étant la Route verte. Donc, ça peut peut-être être de l'améliorer.

745 Mais est-ce que, avec les projets qui s'en viennent de fermeture de la voie du CP ou diminution pour du logement ou du condo dans Outremont ou peu importe, est-ce qu'en même temps, on pourrait penser allonger cette Route verte le long de la voie du CP pour aller jusqu'à l'ouest de l'île, ce qui serait probablement intéressant pour les Montréalais?

750 **LE PRÉSIDENT :**

Votre question est assez claire.

**M. MICHEL HANDFIELD :**

755

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

760

Réservez vos commentaires pour plus tard, peut-être.

**M. MICHEL HANDFIELD :**

Oui, oui.

765

**LE PRÉSIDENT :**

Je pense que la question est claire.

770

**M. MICHEL HANDFIELD :**

J'ai le droit à deux questions?

**LE PRÉSIDENT :**

775

Mais la deuxième, après la réponse à la première.

**M. MICHEL HANDFIELD :**

780

Ah! O.K., c'est beau.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Monsieur Sainte-Marie.

785

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Parfois, il y a beaucoup d'expressions qui se ressemblent. Il faut éviter la confusion, évidemment.

790

Présentement, ce qui existe dans Rosemont, c'est le Réseau vert. C'est l'embryon du Réseau vert qui a été réalisé il y a une bonne dizaine d'années. La Route verte, en fait, est un concept du gouvernement du Québec qui vise à lier les différentes régions du Québec par un réseau cyclable.

795

Remarquez que c'est d'autant plus mélangeant que ça se situe sur le même territoire. C'est-à-dire que le Réseau vert qui existe est ce petit tronçon-là dans l'axe effectivement de la voie du CP. Ce qui est proposé, c'est de faire une voie cyclable sur l'ensemble du couloir de la voie du CP qui monte jusqu'à la rivière des Prairies, également qui descend jusqu'à la rue Notre-Dame.

800

**LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, pour peut-être greffer à ça la question plus directe de monsieur Handfield, et sachant qu'il y a des emprises ferroviaires quand même plus nombreuses dans différentes directions, nord-sud et est-ouest, est-ce qu'il est concevable qu'une emprise comme celle du CP en direction de l'ouest de l'île puisse être doublée d'une voie cyclable.

805

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Il faut bien savoir qu'il n'y a pas de projet de fermeture de la voie du CP, qu'il s'agisse de la voie du CP ici qui permet de relier le fleuve à la cour de triage ou la voie du CP qui longe plus ou moins le lac Saint-Louis, enfin, qui est ici dans cet axe-là.

810

Ce qui est plutôt proposé, c'est un partage de l'emprise entre les voies ferrées et une voie cyclable. C'est-à-dire que souvent, les emprises évidemment sont faites larges et permettent donc avec certaines mesures de sécurité d'accommoder des cyclistes en plus du trafic ferroviaire.

815

Alors, ce qui est prévu, comme on l'a dit, pour la voie du CP ici dans le sens nord-sud, c'est effectivement qu'on aménage dans l'emprise une voie cyclable. Par contre, vers l'ouest de l'île, ce qui est privilégié, c'est le parcours le long du bord de l'eau dans le concept de voie de ceinture.

820

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'on peut quand même déduire de votre réponse que là où les emprises ferroviaires sont assez larges et surtout quand ils enlèvent -- s'il y a deux ou trois voies en parallèle et qu'ils en enlèvent un certain nombre, que vous pourriez pousser pour y privilégier des voies cyclables?

825

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

830

Oui, mais de façon cohérente avec la conception d'un réseau qui effectivement constitue une armature globale.

835 Comme on disait plus tôt, le concept du réseau, c'est la voie de ceinture, et un certain nombre de liens nord-sud et de liens est-ouest qui viennent le compléter. Il est possible aussi que des – c'est le cas, par exemple, dans Hochelaga-Maisonneuve – que des emprises de voies ferrées qui sont abandonnées puissent servir pour des voies cyclables d'intérêt ou de portée plus locale.

840

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Beauchamp.

845

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Revenons au concept de Route verte dont vous avez parlé. Vous nous dites que c'est un projet de nature provinciale. C'est bien ça?

850

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

C'est bien ça.

855

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Ce projet-là, vous me dites, dans son intention devrait traverser l'île du nord au sud, selon le pointillé qui est indiqué là.

860

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

C'est exact.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

865 Est-ce que cette Route verte, vous la retenez, vous, dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

870 C'est exact. Et d'ailleurs, elle traverse l'île du nord au sud ou elle traverserait l'île du nord au sud. Et on pourrait dire dans un sens qu'elle traverse déjà l'île d'est en ouest, le long essentiellement du fleuve et du lac Saint-Louis. Ça comprend également, la Route verte, les aménagements de l'estacade du pont Champlain et du pont de la Concorde et de la digue de la voie maritime.

875

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Mais cette Route verte, est-elle une piste cyclable? Non?

880

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Oui.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

885

Oui?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

890

Oui. On l'appelle «route», mais c'est une piste cyclable.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Très bien.

895

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Handfield, vous aviez une deuxième question?

900

**M. MICHEL HANDFIELD :**

Oui. Il faudrait que je revienne tantôt sur la première pour un petit éclaircissement?

**LE PRÉSIDENT :**

905

Non, non.

**M. MICHEL HANDFIELD :**

910 D'accord. Bon, je veux juste...

**LE PRÉSIDENT :**

915 Si c'est un petit éclaircissement...

**M. MICHEL HANDFIELD :**

Oui, très petit.

920 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

**M. MICHEL HANDFIELD :**

925 Juste l'intérêt, c'est que si ça va vers Outremont, c'est que ça permet pour ceux qui vont vers l'Université de Montréal et tout ça si jamais... c'est juste pour ça, parce que descendre par en bas, c'est juste un éclaircissement. Et la Route verte, c'est aussi un projet pancanadien si vous fouillez sur Internet, dont Québec est partenaire.

930 Et ma deuxième question, c'est concernant la carrière Francon à Saint-Michel. Donc, là, je suis plus local. Je vais vous laisser trouver votre plan ou...

**LE PRÉSIDENT :**

935 Posez votre question.

**M. MICHEL HANDFIELD :**

940 D'accord. Dans le quartier, on a un projet, qui est de faire un camping caravaning pour attirer le tourisme, aussi pour être utilisé au niveau communautaire et tout ça dans le quartier – il y a des gens qui vont mieux l'expliquer que moi – dans une partie de l'ancienne carrière Francon. Et je crois que c'est un beau projet peut-être à tenir compte dans votre plan, parce que quand on parle juste de...

945 **LE PRÉSIDENT :**

Votre question, c'est quoi?

950 **M. MICHEL HANDFIELD :**

Alors si vous en avez tenu compte, mais vous ne l'avez pas mentionné, ou si vous l'avez oublié ou escamoté?

955 Parce que juste les neiges usées, ça crée d'autres problèmes environnementaux à cause des réseaux d'eau souterrains si on augmente la quantité de neige dans la carrière. Il y a quelqu'un à un moment donné, un scientifique qui a expliqué ça ici même.

**LE PRÉSIDENT :**

960 Alors, on va aller voir.

**M. MICHEL HANDFIELD :**

965 Donc, si vous avez tenu compte aussi du projet de camping, si vous êtes au courant, de caravanning et tout ça.

**LE PRÉSIDENT :**

970 Monsieur Sainte-Marie.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

975 On voit ici la carte d'affectation du sol pour l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension. Le site de la carrière Francon est ici. Effectivement, ce qui apparaît en gris correspond au site de neiges usées. C'est nécessaire d'avoir un site de neiges usées à cet endroit. Mais ça ne couvre pas du tout l'ensemble de la carrière ou l'ancienne carrière, le reste étant affecté comme secteur d'emplois. Et comme dans n'importe quelle aire d'affectation dans un secteur d'emplois, on peut aménager des parcs et, dans ces parcs, effectivement un camping.

980  
985 Donc, le projet qui est à l'étude de faire un site de camping caravanning dans la carrière Francon nous est tout à fait connu. Évidemment, on n'a pas statué de façon précise à savoir s'il serait aménagé un peu plus ici ou un peu plus là, mais dans l'aire d'affectation qui est là, le projet serait tout à fait possible. Et je pense que le projet fait l'objet d'une discussion plus intense au niveau de l'arrondissement quant à l'élaboration du chapitre qui serait intégré dans le Plan d'urbanisme.

**LE PRÉSIDENT :**

990 Je voudrais juste peut-être avoir une précision, monsieur Sainte-Marie. La fonction dépôt de neiges usées est destinée à rester.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

995 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ce que je comprends, très bien.

1000

Deuxièmement, est-ce qu'un camping caravanning à proximité d'un champ de neiges usées, c'est un usage compatible?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1005

Il semblerait que oui, effectivement. C'est-à-dire que les neiges occupent évidemment une partie du site et ça fait partie de l'étude de faisabilité du camping caravanning que de choisir cette localisation-là. Mais que je sache, la présence du site de neiges usées n'est pas vue comme un empêchement majeur par rapport au projet potentiel de camping caravanning.

1010

**M. MICHEL HANDFIELD :**

Est-ce que je peux...

1015

**LE PRÉSIDENT :**

Non. C'est parce que je ne veux pas entrer dans un débat, monsieur Handfield.

**M. MICHEL HANDFIELD :**

1020

D'accord. Non, non, je ne veux pas faire de débat.

**LE PRÉSIDENT :**

1025

Et si jamais vous avez des recommandations à faire, vous reviendrez en deuxième partie.

**M. MICHEL HANDFIELD :**

1030

Ah! O.K. Ce n'était pas un débat. C'était juste pour mentionner, il y a un bras complet, une paroi rocheuse entre les deux.

**LE PRÉSIDENT :**

1035

Tout est considéré.  
Monsieur Beauchamp.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

1040 Quand vous avez parlé tantôt de la carrière Francon, vous en avez parlé dans la section «emplois». Quand vous êtes arrivé dans votre exposé de départ, vous en avez parlé dans la section «emplois» et vous avez parlé d'une étude d'examen du potentiel d'emplois qu'il y avait.

1045 Pourriez-vous nous dire où vous en êtes dans cette recherche-là du potentiel de création d'emplois sur le site de Francon et si cela est compatible avec l'idée d'un camping caravaning.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1050 Le site de la carrière Francon va... on a parlé des secteurs de planification détaillée de portée métropolitaine, les 26 qui sont donc mentionnés dans la partie I du plan. Il y a également des sites de planification détaillée de portée locale qui vont être fouillés dans le cadre d'élaboration des chapitres ou à la suite d'élaboration des chapitres d'arrondissement. Le site de la carrière Francon en est un.

1055 Donc, le potentiel du secteur à des fins d'emplois, à des fins de camping, va faire l'objet justement d'une étude dans ce cadre-là.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

1060 Vous n'avez pas d'autres études de faites sur le potentiel.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1065 Non, on prévoit la faire. On prévoit la faire, mais ce n'est pas encore amorcé, il n'y a pas de conclusion encore.

**LE PRÉSIDENT :**

1070 L'étude de faisabilité que vous avez mentionnée, monsieur Sainte-Marie, qui inclut l'évaluation du projet de camping caravaning, elle est faite sous l'autorité de qui?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1075 De l'arrondissement. Je vais passer peut-être la parole à mon collègue tout de même de l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vais lui demander de venir s'asseoir en avant, de s'identifier.

1080 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Il s'agit de Benoît Lacroix, qui est directeur donc de l'aménagement urbain du Service aux entreprises de l'arrondissement.

1085 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur Lacroix!

1090 **M. BENOÎT LACROIX :**

Bonsoir, madame. Bonsoir, messieurs. Le chapitre d'arrondissement a identifié trois grands territoires qui doivent faire l'objet d'une planification détaillée. Un de ces territoires est le site dont nous parlons maintenant. Le projet de camping caravanning est un projet qui est en discussion à la Ville depuis plusieurs mois.

1095

En fait, avant le dépôt du chapitre d'arrondissement, des groupes de Saint-Michel avaient déjà fait un certain nombre de démarches auprès d'instances gouvernementales pour avoir des fonds et, à partir de ces fonds, ils ont embauché des consultants et développé un projet avec des séries d'études à caractère économique, de potentiel, montage financier, etc. Ces documents-là ont été présentés à la fois à l'arrondissement et à la fois à la Ville Centre.

1100

Compte tenu qu'il s'agit, vous savez, dans le partage des pouvoirs, d'un terrain qui appartient à la Ville et de la vocation des neiges usées d'une partie de l'emplacement dans sa partie est, je vous dirais que la partie principale d'étude sur la proposition chemine au sein des services corporatifs de la Ville. Depuis plusieurs mois, plusieurs services ont été mis à profit. Il y a eu des rencontres de travail avec différentes unités administratives: les gens des parcs, les gens responsables de la neige, l'immobilier, etc.

1105

Et l'ensemble du dossier donc camping caravanning est encore en évaluation auprès des services centraux de la Ville et c'est un dossier qui chemine déjà depuis plusieurs mois effectivement à la Ville de Montréal.

1110

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez une idée à quel moment on sera fixé ou il y aura une décision de prise là-dessus?

1115

**M. BENOÎT LACROIX :**

Assurément avant la fin de l'année, selon les indications qu'on a. Les études vont bon train et on devrait probablement être en mesure de conclure à la Ville avant la fin de l'année sur la proposition dans la forme où elle a été proposée.

1120

**LE PRÉSIDENT :**

1125

Très bien. Merci, monsieur Lacroix. Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1130 Sur la carte d'affectation du sol de l'arrondissement, l'ensemble de la carrière, sauf l'emprise publique pour les neiges usées, est rose. Mais sur le schéma des secteurs d'emplois, il semble y avoir une zone qui soit exclue, qui ne permettrait pas le camping caravaning parce que ce serait classé secteur industriel. C'est la partie au nord de la zone d'infrastructures publiques. Est-ce que je me trompe?

1135

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Même dans les secteurs industriels, les parcs sont possibles et donc, au sein des parcs, les campings. Cela dit, il est fort possible qu'il y ait une erreur et un manque de correspondance entre les deux cartes. Mais on me dit que ça va. C'est beau.

1140

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Merci.

1145

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Handfield.

1150

**M. MICHEL HANDFIELD :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1155

J'appelle maintenant monsieur John Burcombe. Bonsoir, monsieur Burcombe, et heureux de voir que vous suivez largement les travaux de la commission.

**M. JOHN BURCOMBE :**

1160

Bonsoir, monsieur le président. C'est une question que je n'ai pas demandée je crois lundi soir.

Concernant les jardins communautaires, est-ce qu'il y a une politique globale ou est-ce que c'est aux arrondissements de décider comment gérer les jardins communautaires? Combien il y en aura, etc.? Est-ce qu'ils sont protégés d'une certaine façon?

1165

**LE PRÉSIDENT :**

1170 Je pense que votre question est claire. L'état de la situation et la politique là-dessus, monsieur Sainte-Marie.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1175 La section 2.1 parle de la qualité des milieux de vie résidentiels et présente notamment une charte des milieux de vie, qui identifie certains critères qui constituent justement, qui correspondent aux composantes de cette qualité de vie. On décline de façon particulière le sujet à l'action 1.2 où on parle, parmi les moyens de mise en oeuvre, de créer des parcs-écoles et des jardins communautaires.

1180 La question relève toutefois plutôt des arrondissements quant à la localisation précise de ces jardins et à leur pérennité. Les jardins communautaires n'ont pas fait l'objet dans le projet de Plan d'urbanisme d'une affectation verte et ne sont pas inclus dans la carte des parcs et des espaces verts. Pas dans tous les cas, mais dans certains cas, ils sont vus comme étant des usages transitoires.

1185

**LE PRÉSIDENT :**

1190 Justement, vous avez utilisé vous-même le mot «pérennité». Dans la question de monsieur Burcombe, je pense qu'il y a, comme de plusieurs citoyens, il y a celle de la continuité des jardins communautaires. Alors qu'est-ce qu'on peut s'attendre là-dessus? Comment la Ville a-t-elle l'intention de clarifier ni plus ni moins la situation et les attentes à ce niveau-là?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1195

Je pense qu'il faudra pour la Ville essayer de faire la part des choses en deux objectifs. Le premier est d'assurer la qualité des milieux de vie résidentiels et l'autre de consolider le tissu urbain.

1200 Il y a donc des jardins communautaires qui se situent dans des parcs, dans des secteurs qui sont effectivement zonés parcs; nécessairement, eux sont confirmés. D'autres se situent dans des secteurs difficilement constructibles, donc aussi, par exemple, sous des lignes électriques ou à proximité de lignes électriques; donc, eux aussi nécessairement sont, par le fait même, assurés d'une pérennité.

1205

Par contre, d'autres correspondent à des terrains qui pourraient être construits et eux nécessairement ne sont pas assurés d'une pérennité.

**LE PRÉSIDENT :**

1210

Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1215

Est-ce qu'il existe des normes sur la quantité ou la superficie de jardin communautaire par habitant ou par superficie dans l'ancienne Ville de Montréal ou dans les arrondissements maintenant?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1220

Il n'y a pas de normes qui s'appliquent. Évidemment, ça dépend non seulement de la population, mais aussi du type de construction, c'est-à-dire que dans bien des cas, les gens ont accès à leur propre jardin, qu'il s'agisse d'un jardin privé ou d'un jardin collectif. Dans d'autres secteurs de la ville ou dans d'autres types de milieu bâti, ce n'est pas le cas. Donc, l'approche a toujours été extrêmement locale et ponctuelle.

1225

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1230

Vous avez indiqué que les jardins communautaires ne sont pas inscrits à la carte des parcs et espaces verts qui est dans la section des enjeux panmontréalais. Mais est-ce qu'un arrondissement peut cartographier sur sa cartographie spécifique les jardins communautaires?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1235

Ce qui arriverait dans ce cas-là, c'est qu'effectivement à la demande d'un arrondissement, on pourrait intégrer des jardins communautaires à cette carte. Il n'y aura pas dédoublement des cartes, une carte de l'arrondissement et une autre carte venant d'ailleurs.

1240

Mais la carte des parcs et espaces verts, d'ailleurs comme toutes les autres, résulte d'une interaction avec chacun des arrondissements. Et on s'entend, bien sûr, que les jardins communautaires qui se situent dans les parcs qui sont cadastrés comme tels sont, bien sûr, illustrés sur cette carte.

**LE PRÉSIDENT :**

1245

Donc, dans le même ordre d'idée que la question que vient de poser madame Chauvin, à la suite d'un échange avec l'arrondissement, on pourrait confirmer la pérennité d'un jardin communautaire. Est-ce que ça pourrait même être un usage reconnu dans la réglementation d'arrondissement?

1250

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Oui, tout à fait.

1255 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci.  
Monsieur Burcombe.

1260 **M. JOHN BURCOMBE :**

Merci. L'autre question, c'est plus global. Est-ce que le Plan d'urbanisme sera sujet d'une évaluation environnementale? Est-ce que ce plan sera assujéti à une telle évaluation d'impact pour voir les impacts de ce projet sur l'environnement.

1265 **LE PRÉSIDENT :**

Le Plan d'urbanisme dans son ensemble?

1270 **M. JOHN BURCOMBE :**

C'est ça.

1275 **LE PRÉSIDENT :**

Avant de passer la parole à monsieur Sainte-Marie, je dois vous dire que la salle qu'on occupe ce soir est très sonore. La moindre conversation dans la salle, on l'entend ici, les gens l'entendent, il y a de l'interférence avec dehors. Alors, je demande à tout le monde leur collaboration, de ne pas avoir de conversation latérale. Si vous en avez, je vous demanderais de sortir de la salle pour quelques instants.

1280 Monsieur Sainte-Marie.

1285 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Le Plan d'urbanisme comme tel ne sera pas soumis à une analyse ou à une évaluation d'impact environnemental. Par contre, différents projets qui pourraient contribuer à mettre en oeuvre le Plan d'urbanisme, eux pourraient faire l'objet d'étude d'impact, selon ce qui est prévu par la loi.

1290 **LE PRÉSIDENT :**

Mais est-ce que le plan dans son ensemble ou ses composantes prises quand même dans leur ensemble font l'objet d'une certaine forme d'évaluation d'impact de la part de la Ville?

1295

Par exemple, quand vous abordez un secteur de planification détaillée avec des questions qui touchent le transport et ainsi de suite, quelle est la place faite à l'évaluation des impacts environnementaux là-dedans?

1300

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1305

Je dirais qu'on se situe plus dans le plan, au niveau des objectifs et des orientations en matière environnementale, on essaie de planifier les choses pour qu'effectivement non seulement l'impact environnemental soit faible mais que, en fait, on contribue à améliorer la qualité de l'environnement. Mais donc, le fait que le plan soit fondé sur la notion, la philosophie du développement durable va évidemment dans ce sens-là.

1310

Je n'ai pas parlé plus tôt de l'importance du Protocole de Kyoto, qui est donc reconnu par la Ville et qui amène la Ville aussi à soutenir une utilisation croissante du transport collectif.

1315

Donc, tous ces éléments vont dans le sens évidemment d'une amélioration de l'environnement. Mais l'évaluation de l'impact environnemental sera faite au niveau des projets, le plan étant lui-même conçu dans un esprit environnemental, disons, mais ne faisant pas l'objet d'une évaluation comme telle.

1320

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Dans le cadre du bilan annuel qui serait fait en commission du conseil, est-ce qu'il est prévu d'intégrer certains indicateurs ou paramètres à caractère environnemental pour mesurer l'atteinte des objectifs dans le cadre de la philosophie de développement durable?

1325

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1330

Tout à fait. Le bilan annuel sera fondé donc sur un certain nombre d'indicateurs qui seront mis à jour année après année, et c'est clair que certains de ces indicateurs porteront sur des questions environnementales. On n'a pas encore identifié de façon précise les indicateurs, on amorce le travail là-dessus, mais l'idée est tout à fait d'aller dans ce sens-là.

1335

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Beauchamp.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

1340 Exactement sur le même point. Donc, c'est parce qu'au fond, comprenons-nous, un plan  
d'urbanisme, c'est dix ans. Il y a beaucoup de choses qui peuvent se faire, beaucoup peuvent ne  
pas se faire. Il y a un bilan annuel. Vous avez dit tantôt: «Le bilan annuel sera l'occasion pour les  
citoyens de vérifier les planifications à venir et les résultats atteints.»

1345 La question que j'ai à vous demander là-dessus, c'est qu'est-ce qui va contraindre la Ville  
à consulter ses citoyens, quelles sont les garanties que nous avons de consultation, et quelles  
sont les garanties que nous avons sur les deux points que vous touchez, c'est-à-dire l'évaluation  
de ce qui a été fait et surtout la planification des années à venir.

1350 Parce que là, si on peut avoir des garanties là-dessus, on est assez proche, au fond, du  
but visé par l'intervenant.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1355 On tente modestement, dans le cadre d'élaboration du Plan d'urbanisme, d'innover de  
différentes façons, pas simplement pour le plaisir d'innover mais justement pour essayer de  
développer des outils qui sont plus performants.

1360 Le concept du bilan annuel fait partie de ces innovations. Il ne s'agit pas d'une obligation  
qui est faite par la loi. On en a parlé à nos collègues du ministère des Affaires municipales, qui  
trouvent l'idée fort intéressante et qui l'imposeront peut-être aux autres municipalités, et qui  
l'inséreront dans la loi. Mais pour l'instant, c'est notre idée. Quand je dis: «notre idée», c'est l'idée  
de la Ville de Montréal et l'engagement donc de faire ce bilan annuel est celui de la Ville,  
simplement. La Ville n'est pas obligée de faire ça mais, en adoptant son plan, elle s'engage donc  
à le faire.

1365

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Donc, vous inscrieriez dans le plan l'obligation du bilan.

1370

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

C'est exact, l'obligation du bilan...

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

1375

Annuel.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1380

... qui sera étudié par une commission du conseil publiquement.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Merci.

1385

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Burcombe.

1390

J'invite maintenant Bénédicte Guillard.

**Mme BÉNÉDICTE GUILLARD :**

Bonsoir!

1395

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, madame!

1400

**Mme BÉNÉDICTE GUILLARD :**

Donc, le Plan d'urbanisme prévoit la construction de nouveaux logements, ce qui est une bonne chose en soi pour contrer la pénurie de logements. Mais quelles mesures sont prévues pour le maintien du parc de logements locatifs actuels, tant au niveau du nombre, donc un réel moratoire sur la conversion de logements locatifs en condos, et aussi au niveau de la qualité. Bref, toute la question d'assurer la qualité de vie à l'intérieur des logements actuels au niveau de maintenir la salubrité ou de contrer l'insalubrité actuelle.

1405

**LE PRÉSIDENT :**

1410

D'accord. Je pense que votre question est claire.

Monsieur Sainte-Marie, donc, la préservation du parc locatif et, bien sûr, de la qualité même de chaque unité.

1415

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

La préservation du parc locatif se fait par l'encadrement de la conversion en condominiums. On est en train, à la suite je pense que c'était de la rencontre de lundi ou d'une rencontre la semaine dernière, de fouiller la question.

1420

Ce qui ressort, c'est que les arrondissements ont finalement la juridiction en cette matière. La plupart des arrondissements, notamment ceux de l'ancienne Ville de Montréal, les neuf de

1425 l'ancienne Ville de Montréal appliquent des mesures très restrictives. D'autres sont plus permissifs  
quant à la conversion des immeubles locatifs en immeubles de condominiums.

1430 L'idée, c'est de manière générale, comme on l'a dit, d'assurer la qualité des milieux de  
vie, notamment en assurant une offre résidentielle équilibrée, qui comprendra une gamme de  
logements diversifiés qui répondent au besoin de l'ensemble des ménages montréalais.

En termes d'amélioration du stock de logements, la Ville entend agir principalement ou de  
façon, je dirais, prioritaire dans les secteurs à revitaliser qu'on a vus plus tôt. Il s'agit donc d'une  
approche qui est intégrée.

1435 La Ville interviendra au niveau des bâtiments résidentiels comme tels, notamment en  
appliquant les différents programmes de rénovation résidentielle, de soutien à la rénovation  
résidentielle; en soutenant la construction de logements abordables et de logements sociaux; en  
soutenant également l'entretien et la mise aux normes des logements, en s'appuyant sur la mise  
en place d'un nouveau code du logement, et par l'application de programmes de subvention aussi  
1440 pour répondre à ces nouvelles normes. Mais non seulement la Ville agira-t-elle au niveau donc du  
bâti, mais également en matière de parcs et d'espaces verts, d'aménagement du domaine public  
et d'équipements collectifs et de service.

1445 On peut peut-être détailler un peu plus sur les programmes qui existent et qui sont  
conjoints avec le gouvernement du Québec quant à la qualité du stock de logements. Il y a donc  
des subventions qui existent – on les voit à la page 15 du document – quant à la rénovation  
majeure des bâtiments, quant à la rénovation mineure, à la démolition des bâtiments accessoires,  
par exemple les hangars, à la stabilisation des fondations et aussi à l'amélioration de la sécurité  
particulièrement dans les immeubles en hauteur.

1450 Donc, la Ville agit déjà en matière de qualité de logements et entend continuer de le faire  
de façon particulièrement intensive dans les secteurs à revitaliser qui sont sur la carte.

**LE PRÉSIDENT :**

1455 Sur le premier élément de la réponse qui concerne, en fait, la préservation du stock locatif  
existant, la commission prend note de l'état d'avancement de vos recherches et de la référence  
que vous faites aux arrondissements.

1460 Parce que c'est une chose de parler d'une offre équilibrée de logements et c'en est malgré  
tout une autre de dire: «Il y a une orientation explicite de préserver un parc de logements existant».  
Est-ce que le Plan d'urbanisme a ou exprime une intention claire au niveau de la préservation du  
stock d'unités locatives?

1465 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

L'intention est plutôt au niveau de la diversité du stock de logements et non pas de la préservation de chacun des logements locatifs.

1470 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que ça aurait comme conséquence de laisser aux arrondissements le soin de décider s'ils doivent encadrer plus sévèrement ou non la conversion?

1475 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Dans une certaine mesure, c'est exact.

**LE PRÉSIDENT :**

1480

Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1485

Une précision. Est-ce que j'ai compris que vous aviez indiqué que les décisions de déroger à l'interdiction de convertir en condominium relèvent uniquement du conseil d'arrondissement?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1490

On est en train de compléter nos recherches là-dessus, mais c'est dans ce sens-là que ça va. Peut-être que monsieur Legault, mon collègue pourrait élaborer là-dessus, Daniel Legault qui est chargé de projet responsable, entre autres, de ce dossier.

1495 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, on vous écoute, monsieur Legault.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1500

J'aimerais peut-être juste compléter ma question en soulignant le volet subvention qui, lui, normalement est rattaché à la direction de l'habitation pour la gestion entre les différents partenaires. C'est la raison de ma question, de mon interrogation.

1505 **M. DANIEL LEGAULT :**

Oui, d'accord. La question a été posée le 2 juin et nous sommes à répondre avec le plus de justesse et le plus de rapidité.

1510           Alors, ce qu'on a découvert, c'est que c'est ça, dans l'ensemble des arrondissements du territoire de l'ex-Montréal ainsi que dans d'autres arrondissements, on continue la même procédure qu'il y avait avant, c'est-à-dire ces arrondissements-là se sont dotés d'un règlement qui permet de déroger.

1515           Alors, il y a des paramètres différents, vous allez voir dans ce qu'on va vous fournir, dépendant du taux d'occupation et du coût moyen du loyer dans tel quartier. Je vais vous épargner le calcul, je ne l'ai pas avec moi d'ailleurs ce soir. Mais c'est du domaine de l'arrondissement de se doter d'un tel règlement, et les arrondissements de l'ex-Montréal ainsi que d'autres arrondissements ont ce règlement-là. Je tiens à préciser, et vous le verrez quand on  
1520           fournira les données, que c'est un nombre minime de transformations qu'il y a.

          Ceci étant dit, pour répondre aussi plus adéquatement à la question de madame, il y a un ensemble de programmes, dont monsieur Sainte-Marie a parlé tantôt, qui permettent justement de maintenir la qualité des logements existants et, entre autres, le code de salubrité qui permet  
1525           maintenant à la Ville d'intervenir plus rapidement et plus efficacement directement auprès des propriétaires, en prenant charge des logements qui sont qualifiés d'insalubres et en faisant faire les travaux, et en refilant la facture après ça aux propriétaires.

**LE PRÉSIDENT :**

1530           Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1535           Est-ce qu'il est possible d'obtenir une subvention dans le cadre des programmes notamment de la Société d'habitation du Québec pour la transformation d'un logement en condominium?

**M. DANIEL LEGAULT :**

1540           Oui. On en a parlé l'autre soir. Dans le volet d'accession à la propriété, programme Rénovation Québec, à la page 27, on explique qu'il y a des programmes qui permettent justement, «Rénovation Québec, volet accession à la propriété», qui permettent d'accéder à la propriété et ça permet aux gens qui sont à revenus faibles ou modestes d'accéder à la propriété de  
1545           leur propre logement à ce moment-là. C'est ça l'idée qui est derrière le programme.

**LE PRÉSIDENT :**

1550           Monsieur Beauchamp.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Juste une question complémentaire précise. Il n'est donc pas prévu d'imposer aux arrondissements d'une manière globale le maintien du parc global de logements locatifs.

1555

**M. DANIEL LEGAULT :**

Tel que le disait monsieur Sainte-Marie, ce n'est pas inscrit de cette façon-là dans le Plan d'urbanisme, mais les orientations sont claires à l'effet de maintenir une diversité. Et une diversité, ça veut dire du logement locatif qui est adapté aux besoins d'une population qui est à la fois vieillissante et qui donc a besoin d'un logement plus adapté, des logements qui sont plus petits aussi. Parce qu'autant autrefois on avait des logements avec plus de personnes dans chacun de ces logements-là, aujourd'hui on a des logements qui sont souvent occupés par une seule personne.

1560

1565

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

J'essaie juste d'avoir la réponse précise à la question précise. Et donc, il n'est pas question non plus de moratoire, d'imposer un moratoire pour empêcher la...

1570

**M. DANIEL LEGAULT :**

Non. À cette étape-là, il n'y a pas question de moratoire.

1575

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Très bien, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1580

Madame Guillard, aviez-vous une deuxième question?

**Mme BÉNÉDICTE GUILLARD :**

Oui. On a parlé de programmes de soutien à la rénovation pour la salubrité des logements, qui est un petit peu plus que la salubrité de la brique autour, mais à l'intérieur toute la présence de champignons et tout ça.

1585

Est-ce que cette utilisation du programme de soutien à la rénovation, est-ce qu'il y a quelque chose de prévu pour le respect aussi de la capacité des locataires de payer suite aux rénovations, aux travaux?

1590

**LE PRÉSIDENT :**

1595 Très bien. Monsieur Sainte-Marie.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1600 Je demanderais à monsieur Legault de répondre à la question.

**LE PRÉSIDENT :**

Vous allez vérifier?

1605 **M. DANIEL LEGAULT :**

On va vérifier si ça tient compte de cet aspect-là.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1610 On va vérifier et on transmettra la réponse.

**LE PRÉSIDENT :**

1615 Et ce qui serait peut-être intéressant surtout, évidemment, c'est de voir ce qui interpelle la Ville dans la question de madame Guillard.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1620 Bien sûr.

**LE PRÉSIDENT :**

1625 Parce qu'il y a les juridictions de la Régie du logement, mais il y a aussi, malgré tout, des choses qui interpellent la Ville là-dedans.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1630 En effet.

**LE PRÉSIDENT :**

1635 Alors, on va essayer d'obtenir l'information avant la fin de la soirée ou sinon, madame Guillard, quand on obtient des réponses plus tard, on les introduit, comme je le disais, dans la documentation et elles deviennent accessibles. D'accord?

**Mme BÉNÉDICTE GUILLARD :**

Merci.

1640

**LE PRÉSIDENT :**

Merci à vous.

1645

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Juste un détail.

**LE PRÉSIDENT :**

1650

Oui, monsieur Beauchamp.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

1655

Vous avez évoqué tantôt un nouveau code du logement. C'est une chose annoncée, ça?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

C'est ça, c'est une chose annoncée.

1660

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

De la part du gouvernement provincial ou de la Ville de Montréal?

1665

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Non, de la part de la Ville. C'est une chose qui est déjà en vigueur.

**M. DANIEL LEGAULT :**

1670

Le code de la salubrité est déjà en vigueur et il a déjà été utilisé d'ailleurs dans certains cas. C'est un outil qui permet à la Ville justement...

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

1675

Il serait mis à jour?

**M. DANIEL LEGAULT :**

1680 Mis à jour...

**LE PRÉSIDENT :**

1685 Est-ce qu'un code comme ça fait l'objet d'une mise à jour régulière?

**M. DANIEL LEGAULT :**

Je ne pourrais pas vous dire. C'est un code qui est tout récent.

1690 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

J'imagine qu'on l'a ce code-là?

**LE PRÉSIDENT :**

1695 Est-ce qu'on l'a le code de la salubrité? Il n'a pas été déposé?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1700 On va vous le déposer, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Bon, parfait. Madame Chauvin.

1705 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1710 J'aimerais demander que dans les recherches que vous êtes en train de faire pour regarder le volet «accès logis conversion en condo» dans quelle mesure il y a un suivi des dérogations qui sont accordées et des ventes qui en découlent. Est-ce que je peux demander ça? Vous comprenez ce que je veux dire?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1715 Oui.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1720 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, j'appelle maintenant Andres Fontecilla.

1725 **M. ANDRES FONTECILLA :**

Bonsoir! Donc, c'est par rapport à l'objectif premier du Plan d'urbanisme, l'amélioration de la qualité de vie des Montréalais, Montréalaises.

1730 Moi, la question qui me vient à l'esprit, c'est comment le Plan d'urbanisme peut-il contribuer à maintenir et surtout à augmenter la mixité sociale dans les quartiers, et donc favoriser le maintien dans les lieux les populations, notamment celles qui sont les plus défavorisées. Concrètement, comment le Plan d'urbanisme peut contribuer à contrer les spéculations immobilières qui chassent les populations locales et provoquent la gentrification, et comment ce plan peut favoriser le développement du logement social et communautaire.

1735

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, monsieur Sainte-Marie, c'est des volets qui se tiennent. Alors, je vous demanderais de...

1740

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

On n'a pas encore parlé de la Stratégie d'inclusion du logement abordable qui est annoncée par le Plan d'urbanisme, qui va être rendue publique cet automne et qui va faire l'objet d'une consultation publique. On en parle à la page 25 du Plan d'urbanisme.

1745

La stratégie entend donc fixer des objectifs quantitatifs et qualitatifs par rapport au nombre de logements abordables, et les outils comprendront différentes exigences lors de la vente de terrains municipaux, l'optimisation des programmes de subvention en habitation, des critères de priorité lors de la sélection de projets bénéficiant d'investissement public, par exemple quant aux infrastructures ou à la réhabilitation des sites contaminés, et aussi l'adaptation de certaines normes d'urbanisme et la mise au point de mesures d'incitation pour les promoteurs.

1750

Il est également étudié de recourir possiblement au zonage d'inclusion, c'est-à-dire à l'obligation d'inclure dans les projets de développement résidentiel une certaine proportion de logements abordables. Alors, l'ensemble de cette stratégie est donc en voie d'être définie et fera l'objet, comme on l'a dit, d'une consultation publique cet automne.

1755

1760 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, la mixité sociale à laquelle monsieur Andres faisait allusion, c'est à travers un parc d'habitation comprenant des logements accessibles à différentes catégories de revenus que vous visez à la développer?

1765

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

C'est exact.

1770 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ce qu'on doit comprendre? Et comment faites-vous face, dans une situation comme ça ou dans une politique comme ça, aux problèmes posés tout simplement par les lois du marché, y compris la spéculation?

1775

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

L'idée avec la stratégie d'inclusion, c'est justement de faire en sorte que les types de logements qui ne sont pas fournis par le marché le soient grâce à certaines interventions réglementaires ou autres de la part de la Ville.

1780

**LE PRÉSIDENT :**

Avez-vous un complément d'information?

1785

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Non, pas pour le moment.

1790 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1795

Dans la Stratégie intégrée de revitalisation, est-ce qu'il y a des éléments de la stratégie qui traitent spécifiquement de ce dont monsieur Andres a parlé, soit le maintien des populations dans leur milieu de vie?

1800

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Comme on l'a dit plus tôt, la stratégie porte sur différents éléments en matière de construction et notamment de diversité des populations et de diversité des types de logements à

1805 faire. Mais le maintien de la population dans un milieu donné n'est pas pour l'instant un objectif comme tel.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, madame Chauvin.

1810 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1815 Est-ce que ce serait possible, par exemple, qu'un arrondissement, dans son effort d'une stratégie intégrée pour revitaliser un quartier, mette cet objectif dans sa stratégie ou il y a quelque chose qui l'empêche sur le plan juridique, par exemple?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1820 À ma connaissance, il n'y a pas d'empêchement juridique. Éventuellement, on parlerait plutôt de difficulté pratique. Mais rien n'empêche, non, un arrondissement de viser un tel objectif, au contraire, et dans tous les sens.

1825 D'ailleurs, on a eu des questions dans des séances précédentes quant à des citoyens qui envisageaient la possibilité de s'enrichir et qui disaient: «Ah! mon Dieu! je ne pourrai pas rester dans mon quartier s'il n'y a pas de logements qui correspondent à mes nouveaux moyens.» Donc, ça inclut aussi cette possibilité-là.

**LE PRÉSIDENT :**

1830 Monsieur Andres, une deuxième question?

**M. ANDRES FONTECILLA :**

1835 Oui. Par rapport à la participation de citoyens, qui fait également partie de l'amélioration de la qualité de vie, de quelle façon le Plan d'urbanisme peut-il favoriser l'expression citoyenne des acteurs locaux sur les enjeux qui ont une influence sur la qualité de vie de façon permanente et non pas seulement ponctuelle sur des projets ponctuels, de façon à créer une dynamique participative et permanente qui prend en compte et s'adapte aux particularités et au vouloir des collectivités locales.

1840 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Votre question est à plusieurs aspects. Vous avez fait une distinction entre les projets locaux et des éléments qui ont une plus longue durée.

1845 Peut-être que je peux demander à monsieur Sainte-Marie de nous parler des différents éléments dans le Plan d'urbanisme qui sont assujettis à la consultation publique.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1850

À la consultation publique ou à la participation comme telle?

**M. ANDRES FONTECILLA :**

1855

Participation comme telle, qui inclut aussi la consultation publique dans certains éléments.

**LE PRÉSIDENT :**

1860

On est d'accord pour élargir la notion de participation.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1865

La stratégie municipale en matière d'habitation, la stratégie générale prévoit que la mise en oeuvre fait appel à des collaborations étroites avec de nombreux intervenants publics et privés, qu'il s'agisse d'organismes gouvernementaux ou de réseaux communautaires, d'associations locales, etc. Ces partenariats nécessairement permettent une lecture intersectorielle des enjeux et constituent l'assise d'une approche diversifiée visant à répondre à l'ensemble des défis montréalais en habitation.

1870

On a mentionné que le bilan annuel de mise en oeuvre du Plan d'urbanisme fera l'objet justement d'une discussion publique, d'un échange public. Toutes sortes d'éléments de mise en oeuvre du Plan d'urbanisme, en particulier les politiques sectorielles, j'inclus là-dedans la Stratégie d'inclusion de logements abordables à laquelle on faisait référence il y a quelques minutes, mais toutes sortes d'autres éléments, qu'il s'agisse du Plan de transport, de la Stratégie de développement durable, de la Stratégie de développement économique, feront l'objet de consultation publique précise et de partenariat avec les intervenants concernés.

1875

1880

C'est la même chose pour les démarches de planification détaillée, tant dans les secteurs panmontréalais qu'on a identifiés plus tôt que dans les secteurs locaux comme ceux auxquels monsieur Lacroix faisait référence.

**LE PRÉSIDENT :**

1885

Est-ce que les arrondissements sont tenus de faire des consultations publiques dans le cadre de leurs responsabilités?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1890

Les arrondissements, effectivement, doivent faire des consultations publiques dès qu'on parle d'adopter un règlement de zonage. L'obligation qui est faite par la loi est de tenir une assemblée publique. Ça inclut donc tous les éléments de zonage. Également, le conseil

d'arrondissement devra tenir une consultation publique formelle avant de demander au conseil municipal d'intégrer son chapitre d'arrondissement. Il y a donc toute une série de mesures qui sont prévues pour que, effectivement, les citoyens soient consultés.

1895

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Monsieur Beauchamp.

Je reviendrai à vous, monsieur Andres.

1900

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Vous êtes un spécialiste; moi, je ne suis pas du tout un spécialiste, surtout en urbanisme.

1905

Le genre littéraire d'un plan d'urbanisme, quand on en a discuté préalablement, vous m'avez dit que les catégories sur lesquelles vous aviez travaillées étaient celles du Sommet de Montréal. Et quand je regarde ces catégories-là, qualité de vie, transport, le Centre, l'emploi, l'architecture, bon, etc., il n'y a pas une chose qui dirait: au fond, pour qu'une ville existe, il est fondamental que la démocratie soit active et qu'il y ait des obligations, tant au niveau central qu'au niveau arrondissement, de processus et de mécanisme?

1910

Au fond, comment on peut faire intervenir des objectifs de participation de gouvernance participative dans la mise en oeuvre d'une ville? Est-ce qu'on peut faire une autre coupe? Et comment on pourrait assurer ça? Est-ce que c'est conforme à l'idée d'un plan d'urbanisme? Est-ce que je dérape en réfléchissant là-dessus, ou comment on peut -- quel est le moyen par lequel on peut l'inscrire?

1915

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Ce que vous dites est fondamental, en fait, à toute l'approche du Plan d'urbanisme. Les sept orientations auxquelles vous faites référence découlent, comme on l'a dit, du parti d'aménagement, et le parti d'aménagement est fondé sur la notion de développement durable qui inclut justement cette notion extrêmement importante de consultation publique. Donc, au deuxième paragraphe du document à la page 5, on dit:

1920

1925

*«Les décisions d'aménagement se prendront en encourageant la participation des citoyens et en tenant compte de la volonté exprimée dans le cadre de consultation publique.»*

Enfin, on développe dans le document, je ne vous lirai pas tout ça. Dans le chapitre III qui porte sur la mise en oeuvre, on identifie à la page 209 justement l'importance de -- j'ai parlé dans la présentation de l'importance des partenariats, mais on identifie spécifiquement l'importance de la participation publique sous forme de consultation, mais sous autres formes aussi, quant à la mise en oeuvre du plan.

1930

1935

Donc, je dirais peut-être que les choses pourraient être exprimées encore plus clairement mais que la préoccupation de participation publique est vraiment fondamentale à toute l'approche.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

1940

Le problème, c'est qu'on l'évoque comme une valeur à l'horizon, mais c'est relativement peu précis sur les mécanismes concrets pour la mise en oeuvre. Ce n'est pas un reproche, j'essaie de réfléchir pour voir comment on peut améliorer ça.

1945

**LE PRÉSIDENT :**

1950

La question de monsieur Beauchamp me suggère la suivante, monsieur Sainte-Marie. Le Sommet de Montréal s'est tenu en juin 2002, donc il y a une couple d'années. Est-ce que toutes les orientations ont été reprises dans le Plan d'urbanisme ou s'il y en a, par exemple dans des domaines comme la démocratie participative, qui pourraient passer par d'autres avenues que le Plan d'urbanisme?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1955

Il y a peut-être des éléments du Sommet qui n'ont pas rapport au Plan d'urbanisme, qui n'ont pas été intégrés, mais tous les éléments qui pouvaient l'être l'ont été.

1960

On peut mentionner par rapport à la consultation publique justement, d'une part, les principes de participation publique à Montréal qui découlent du Sommet et qui sont repris dans le Plan d'urbanisme. Donc, le droit des citoyens d'être informés, consultés et d'influencer les décisions qui ont un impact sur leur milieu de vie; l'efficacité, l'efficience de la participation permettant de prendre des décisions justes et opportunes; la transparence des règles du jeu et l'équité envers tous les acteurs du système; l'imputabilité des acteurs: élus, gestionnaires, promoteurs et militants; l'application des règles de l'art et d'éthique usuelles en matière de participation publique.

1965

On fait aussi référence à la Charte montréalaise des droits et responsabilités des citoyens qui, elle-même, a fait l'objet d'une consultation publique et qui va être adoptée sous peu une fois qu'elle aura été finalisée à la suite de cette consultation.

1970

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Andres, si c'est une précision à votre dernière question, je peux vous permettre de la poser.

1975

**M. ANDRES FONTECILLA :**

1980 Ça va un peu dans le même sens. Ça va au-delà de la simple consultation publique autour d'un projet, mais c'est promouvoir une dynamique participative qui peut s'exprimer à travers différentes formes, que j'aimerais voir reprise un peu dans le Plan d'urbanisme. Actuellement, la Ville de Montréal...

**LE PRÉSIDENT :**

1985 Écoutez, ça, ça devient une recommandation, vous serez libre de la faire peut-être en deuxième partie, mais je pense qu'au niveau de l'information, on est allé chercher ce qu'on pouvait. Merci beaucoup.

J'appelle maintenant monsieur Yvon Dinel. Bonsoir, monsieur!

1990

**M. YVON DINEL :**

Bonsoir!

1995

**LE PRÉSIDENT :**

Votre première question.

**M. YVON DINEL :**

2000

Oui. Alors, vous avez identifié des secteurs à transformer dans le Plan d'urbanisme. Entre autres, il y a le secteur des abords de la voie du CP. Je pense qu'on voyait bien la carte tantôt, c'était comme orangé, des secteurs orangés. Puis je pense particulièrement à un secteur, je pense qu'il est un peu dans cette trame-là, qui est le secteur qu'on appelle Alexandra Marconi. On parle de développement mixte, entre autres de secteur et de mixité, ce serait du résidentiel, du commercial. Qu'est-ce qu'on entend exactement? Ça pourrait vouloir dire quoi comme type d'établissement ou de résidentiel?

2005

**LE PRÉSIDENT :**

2010

Monsieur Sainte-Marie.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2015

Le secteur Marconi Alexandra se situe dans le secteur des abords de la voie du Canadien Pacifique, qui va faire l'objet d'une planification détaillée. On va voir l'affectation qui lui est attribuée.

2020 Effectivement, on voit sur la carte qu'une partie du secteur est affectée secteur d'emplois et une autre partie mixte, c'est-à-dire qu'il pourrait y avoir à la fois de l'habitation et des activités d'emplois. Le tout sera raffiné d'une part par la réglementation de zonage de l'arrondissement, d'autre part, certainement fera l'objet d'une réflexion dans le cadre de la planification détaillée.

2025 **LE PRÉSIDENT :**

Justement, puisque c'est un secteur de planification détaillée, est-ce qu'il y a des éléments particuliers ou des orientations particulières sur la composition, par exemple, du lieu, au point de vue emploi ou type d'entreprise ou autres usages?

2030 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Ce qui est visé dans les secteurs d'emploi de la couronne du centre dont on parle maintenant, c'est une diversification des emplois.

2035 Encore récemment, on visait de façon plus serrée des emplois de nature manufacturière. On réalise que le bâti, souvent, se prête à d'autres types d'activités et que ce bâti justement se prête parfois à des activités autres que manufacturières et plus difficilement aujourd'hui à des activités manufacturières. Donc, l'idée, c'est d'élargir un petit peu la gamme des activités possibles.

2040 On parle de tout ça à la page 217 du document dans les balises d'aménagement relatives aux secteurs des abords de la voie du CP. On parle donc: de favoriser l'intensification des activités, une plus grande mixité des usages aux abords des diverses stations de métro; de minimiser les nuisances générées par les activités ferroviaires sur les milieux résidentiels adjacents; d'envisager le déménagement même d'entreprises générant des nuisances majeures dans les milieux de vie, notamment quand les mesures d'atténuation apparaissent insuffisantes.

2045 **LE PRÉSIDENT :**

2050 Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

2055 J'aimerais profiter de l'occasion qu'on est dans la carte de l'arrondissement Rosemont–Petite-Patrie pour demander de préciser sur la carte la densité de construction.

2060 J'ai noté une certaine incohérence entre les C.O.S. qui sont spécifiés pour les secteurs établis et l'échelle d'intensité de couleurs qui est censée reproduire la variation des densités. Alors, je ne sais pas si c'est ma lecture qui est mauvaise ou si...

Par exemple, le secteur 20-01 et 20-02 ont des C.O.S. de 3 et 4, et le 12 a un C.O.S. de 3, et le 09 a un C.O.S. de 1. Puis les couleurs ne correspondent pas à cette densité-là.

2065 En fait, j'ai fait l'exercice, pour expliquer, c'est qu'ici dans le secteur Rosemont–Petite-Patrie, il a été identifié 13 secteurs établis, donc sur lesquels on ne veut pas modifier le bâti, et 2 secteurs à transformer. Puis dans certains cas, il y a des paramètres quantitatifs qui sont mis sur la densité de construction; dans d'autres, non. Et dans les cas où il y a des paramètres quantitatifs, c'est censé être reflété par l'échelle de couleurs, puis je n'ai pas trouvé que ça correspondait.

2070 Alors, sans le faire nécessairement maintenant, j'aimerais vous demander que vous puissiez éclairer mes lanternes.

2075 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Oui. Je pense que c'est intéressant effectivement de développer ce sujet-là.

2080 Il faut bien comprendre que la couleur se veut simplement décorative - le mot est peut-être faible - mais disons indicative de la limite de densité qui s'applique. Et ce qui compte vraiment, ce sont les balises spécifiées pour chacun des secteurs.

2085 Les couleurs ont été choisies à l'aide d'un algorithme – en fait, c'est très compliqué – d'un algorithme qui tient compte à la fois du nombre d'étages, de l'implantation au sol, du C.O.S. et des autres éléments. Et l'idée...

2090 Je pense qu'on a 17 couleurs sur la carte, ce qui est assez complexe en soi. Mais bref, ce qui compte, comme je le disais, ce sont les indications sur la fiche, la couleur étant simplement là pour illustrer de manière générale les secteurs où la densité est plus forte et les secteurs où la densité est plus faible.

2095 Plus spécifiquement vous demandiez, je crois, comment il se fait que dans certains secteurs établis il y a des C.O.S. maximaux qui sont quantifiés, par exemple le 20-01 ou le 20-02, alors que dans d'autres, le 20-03 par exemple, le C.O.S. maximal n'est pas identifié. L'idée, c'est que le bâti dans le 20-03 est suffisamment homogène pour qu'un C.O.S. ne soit pas nécessaire.

2100 Le C.O.S., on pourrait faire une longue discussion là-dessus, mais est une mesure chiffrée qui parfois est utile, mais parfois n'est pas du tout utile, dans le sens que parfois elle peut mener à des aberrations même. Donc, l'idée, c'est vraiment de préciser le type de bâti qu'on souhaite dans chaque secteur avec l'ensemble des outils possible.

2105 Par contre, de manière systématique dans les secteurs à transformer, on a précisé des C.O.S. minimaux et des C.O.S. maximaux parce qu'il y a une problématique foncière. C'est-à-dire que la valeur des terrains est très souvent établie par les investisseurs en fonction justement nécessairement de la superficie qu'on peut construire sur les terrains. Donc, quand on y va de manière générale, sans faire référence au bâti existant, les prix de terrain pourraient s'en trouver

drôlement affectés. Donc, de manière systématique dans les secteurs à transformer, il y a des C.O.S. à la fois minimaux et maximaux qui sont quantifiés.

2110 De manière générale, vous l'aurez compris, l'approche se veut adaptée à la réalité des différents milieux. On l'a évoqué lundi, dans l'arrondissement de Ville-Marie, en plus de tous ces éléments, il y a des hauteurs en mètres parce que la problématique particulière de l'arrondissement Ville-Marie appelle cela.

2115 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Est-ce que le secteur Marconi Alexandra est le 20-T2? Est-ce que c'est ça?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2120

C'est le 20-T1.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

2125

Donc, on permet de 2 à 6 étages?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2130

C'est bien ça, 2 à 6 étages, taux d'implantation au sol moyen ou élevé, C.O.S. minimal de 1 et C.O.S. maximal de 3.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

2135

Et le 20-T2, lui, serait résidentiel, tandis que le 20-T1 serait mixte?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2140

Mixte en partie et secteur d'emploi en partie. Effectivement, le 20-T2 correspond au secteur au nord de la rue des Carrières, au secteur de l'incinérateur, et il est effectivement affecté à des fins mixtes.

**LE PRÉSIDENT :**

2145

Monsieur Sainte-Marie, une question un peu peut-être qui vous paraît naïve, mais la différence entre un secteur d'affectation mixte et d'affectation résidentielle, qu'est-ce que c'est?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2150

Dans un secteur résidentiel, on entend avant tout confirmer ou développer des secteurs résidentiels complets, donc comprenant largement - je ne veux pas dire de façon dominante

parce que là on entre dans une définition juridique - mais comprenant largement des logements et ce qui accompagne des logements pour faire un quartier résidentiel complet, intéressant, donc des commerces locaux, ça peut inclure une rue commerciale comme telle, des parcs, des écoles, des églises, d'autres services communautaires, etc.

2155

Dans un secteur mixte, on vise à encourager comme tel le développement de l'emploi et en même temps le développement résidentiel. Dans certains cas, on se trouve à confirmer des secteurs qui sont mixtes. Pensons, par exemple, au Vieux-Montréal.

2160

Alors, dans le Vieux-Montréal, il y a évidemment beaucoup d'entreprises, des bureaux, des bureaux gouvernementaux, mais il y a de plus en plus de l'habitation. Et on vise donc dans le Vieux-Montréal à la fois encourager le développement de l'emploi, présentant nécessairement un niveau de nuisance faible ou nul, et à développer l'habitation. Alors que dans les secteurs résidentiels comme tels, il peut y avoir des emplois, notamment dans les commerces, mais il s'agit, somme toute, de quelque chose qui est mineur par rapport au caractère du secteur qui est souhaité.

2165

Précisons, bien sûr, que le zonage dans chaque arrondissement viendra préciser ce qui est possible. C'est-à-dire que, revenons à Rosemont, dans des secteurs résidentiels, bien, il est clair que sur les rues transversales, sans doute que le zonage se limitera à l'habitation. Par contre, sur certaines rues qui présentent des concentrations commerciales, par exemple la rue Beaubien ou même la rue Saint-Zotique, on autorisera des commerces. Il est même possible que dans ces secteurs résidentiels, ici et là, il y ait des zones réservées à des activités autres que l'habitation. Mais de manière globale, il s'agira de secteurs résidentiels.

2170

2175

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Dinel, on s'excuse, on revient à vous. C'est votre question qui nous a inspirés. Votre deuxième question?

2180

**M. YVON DINEL :**

C'est un peu en lien avec la première question. Dans le secteur aux abords de la voie CP au sud du parc Jarry, dans le secteur Villeray, ce qu'on constate à l'heure actuelle en termes de développement résidentiel, c'est assez évident qu'il y a beaucoup de développement de condominiums. Ce n'est pas tout à fait le type d'habitation qui est abordable pour la population du quartier Villeray, quand on pense qu'un tiers des locataires paient 30 % de leurs revenus pour se loger.

2185

2190

Est-ce que dans le Plan d'urbanisme, vous allez prévoir de freiner cette tendance-là dans ce secteur-là, à cause du parc Jarry qui est attrayant pour des gens de la classe moyenne, des gens qui ont des plus hauts revenus? Entre autres, je pense au Marché Jean-Talon. Est-ce que vous allez tenir compte de la capacité des gens de payer, développer du résidentiel qui va être accessible aux gens du quartier dans ce secteur-là?

2195

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Sainte-Marie.

2200

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Ça nous ramène, monsieur le président, à la Stratégie d'inclusion du logement abordable qu'on évoquait plus tôt et qui est donc en voie d'élaboration. L'idée, c'est donc de favoriser effectivement une diversité de logements et de faire en sorte qu'on puisse répondre à l'ensemble des besoins de tous les ménages.

2205

**LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, monsieur Dinel fait quand même allusion à un phénomène qui est, j'imagine, assez connu en urbanisme. C'est-à-dire que quand un secteur reçoit un équipement attrayant ou fait l'objet même d'investissements publics ou privés, peu importe, qui le rendent plus attrayant, bien, que ça stimule une activité économique et en même temps un attrait pour remplacer des édifices existants, des logements existants par des logements plus coûteux.

2210

2215

Est-ce que la Ville assiste à ça ou si le Plan d'urbanisme et la réglementation d'urbanisme peuvent éventuellement tempérer ou ralentir ou même, dans certains cas, prévenir une dynamique comme celle-là? Qui pose des problèmes aux gens en fonction de leurs revenus.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2220

L'objectif c'est effectivement de faire en sorte que la Ville, par différents moyens, module ces tendances-là. Il ne s'agit pas nécessairement d'empêcher le renouvellement de certains secteurs, mais l'idée, c'est de faire en sorte qu'on réponde effectivement aux besoins de l'ensemble de la population et qu'on ne se trouve pas à évincer la population présente dans un secteur à la suite de différents investissements.

2225

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dinel, merci.

2230

**M. YVON DINEL :**

J'aurais une autre question. Je ne sais pas si c'est possible.

2235

**LE PRÉSIDENT :**

Vous en avez posé deux.

**M. YVON DINEL :**

2240

O.K. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2245

Vous pourrez vous réinscrire, si vous voulez. J'en profite d'ailleurs pour dire que le registre, pour les personnes qui veulent s'inscrire ou se réinscrire pour poser des questions, va être ouvert encore cinq minutes, après quoi je le fermerai.

J'appelle monsieur Léo Bricault.

2250

**M. LÉO BRICAULT :**

Bonsoir, monsieur le président!

2255

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur Bricault!

**M. LÉO BRICAULT :**

2260

Monsieur le président, j'ai une question à poser concernant l'affectation de sol et si vous le permettez, monsieur Paré, je vous laisserais voir ce document-là, ça vous situerait quand je vais discuter de Francon.

2265

**LE PRÉSIDENT :**

Bien, le document, on y reviendra tout à l'heure. Posez votre question, puis on verra ce qu'il en est.

2270

**M. LÉO BRICAULT :**

2275

D'accord. Dans l'affectation de sol concernant la carrière Francon, c'est un terrain qui appartient à la Ville, et je crois que la Ville peut, si elle le désire, dans une section de la carrière Francon, faire une acceptation, une affectation déclarant que le terrain X servira pour bâtir un camping, parce que ce camping-là, grosso modo, va servir à créer de l'emploi pour un secteur défavorisé et va créer de l'emploi à du monde qui bien souvent n'ont pas d'emploi. Parce que...

**LE PRÉSIDENT :**

2280

Monsieur Bricault, votre question?

**M. LÉO BRICAULT :**

2285 Alors, ma question, c'est: est-ce qu'il serait possible que le camping qui est appuyé par trente-cinq organismes et qu'il y a déjà eu une pétition dépassant 6 500 personnes, est-ce qu'il serait possible que la Ville déclare que ce site-là soit affecté pour faire le camping, faire travailler les gens de l'arrondissement.

**LE PRÉSIDENT :**

2290 Votre question est comprise.

Comme la question a déjà été posée ce soir, je vous demande très brièvement, monsieur Sainte-Marie, de répéter l'essentiel de la réponse que vous avez donnée.

2295 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2300 Comme on l'a dit, l'affectation sur le site Francon est en partie infrastructure publique correspondant à la portion qui est utilisée comme site de dépôt de neiges usées. Le reste est affecté secteur d'emplois. Ce qui n'exclut pas au contraire la possibilité qu'une partie puisse être utilisée comme parc et donc comme camping.

**LE PRÉSIDENT :**

2305 Et monsieur Lacroix nous a dit tout à l'heure que...

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2310 Que le tout était à l'étude. Enfin, la faisabilité, la localisation précise d'un éventuel camping est présentement à l'étude.

**LE PRÉSIDENT :**

2315 Rapidement, madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

2320 Est-ce qu'il y a une catégorie d'affectation qui permettrait de répondre à la préoccupation de monsieur Bricault ou il n'y a pas d'affectation particulière pour les campings?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2325 Il n'y a pas effectivement d'affectation particulière pour un camping. Il y a par contre une carte des parcs et des espaces verts si jamais la délimitation précise du parc qui serait décidé est définie. Mais rien empêche même, comme on l'a dit, dans n'importe quel autre secteur de faire un zonage parc et d'avoir un parc.

**LE PRÉSIDENT :**

2330           Très bien.

**M. LÉO BRICAULT :**

2335           C'est bien ça qu'on demande.

**LE PRÉSIDENT :**

          Votre deuxième question, monsieur Bricault.

2340           **M. LÉO BRICAULT :**

          Alors, ma deuxième question, c'est que le même espace qu'on veut faire un camping, on veut aussi en faire un parc d'hiver pour que la population puisse en profiter. Alors, c'est pour ça qu'on demande que cet espace-là soit zoné par la Ville...

2345

**LE PRÉSIDENT :**

          Vous êtes en train de faire un mémoire, là. Quelle est votre question?

2350           **M. LÉO BRICAULT :**

          Alors, ma question, c'est que... il m'a pas répondu. Il m'a dit que c'est pour l'emploi ou ainsi de suite. Alors, ma question, c'est que la Ville a l'autorisation, a l'autorité de réserver ça pour parc.

2355

**LE PRÉSIDENT :**

          Ça a été répondu ça, monsieur. Ça a été dit tout à l'heure.

2360           **M. LÉO BRICAULT :**

          Tout ce qu'il a dit...

**LE PRÉSIDENT :**

2365           Votre deuxième question, monsieur Bricault.

**M. LÉO BRICAULT :**

2370 O.K. Ma deuxième question, dans ce cas-là, c'est concernant la qualité de vie, encore  
comme le monsieur a déposé tout à l'heure, parce que ceci serait la qualité de vie que le monde  
de Saint-Michel veut et l'environnement, il va y avoir 1 000 arbres là-dedans. Alors, je me  
demande, est-ce que la Ville est en faveur de l'environnement et de la qualité de vie ou elle  
préfère d'autre chose.

2375

**LE PRÉSIDENT :**

Bon, ça, c'est un commentaire que vous venez de faire.

2380

**M. LÉO BRICAULT :**

Non, non. Ma question...

**LE PRÉSIDENT :**

2385

Quelle est votre question?

**M. LÉO BRICAULT :**

2390

Alors, ma question: est-ce que la Ville, dans son projet, elle veut aider la qualité de vie et  
l'environnement?

**LE PRÉSIDENT :**

2395

Alors, je vais vous demander de peut-être revenir, monsieur Sainte-Marie, aux éléments  
qui concernent la qualité de vie et le développement durable que vous avez déjà évoqué.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2400

Comme on l'a dit, le développement durable est à la base de l'ensemble du Plan  
d'urbanisme. Le parti d'aménagement se décline en différentes orientations, dont une qui porte  
spécifiquement sur la qualité des milieux de vie résidentiels, qui doivent donc répondre, comme  
l'indique la charte à la page 13, à une série de critères portant sur la diversité des logements; la  
qualité de l'architecture; l'aménagement du domaine public et le cadre de vie; la qualité de  
2405 l'environnement en termes de tranquillité, de quiétude; des parcs et des lieux publics qui  
contribuent à enrichir la qualité de l'environnement urbain, qui permettent un accès à la verdure et  
aux espaces naturels, et qui répondent aux besoins des différents groupes d'âge.

2410

On doit protéger et mettre en valeur les milieux naturels d'intérêt. On doit assurer une  
desserte adéquate tant avec des commerces, des services et des équipements collectifs,

répondre donc aux besoins des résidants et, dans la mesure du possible, avoir des services semblables à pied.

2415 On doit aussi faire en sorte que les milieux de vie soient accessibles par transport collectif et que des emplois diversifiés soient intégrés de façon harmonieuse aux milieux de vie et soient situés à proximité.

Donc, l'ensemble de ces éléments-là constitue donc pour la Ville un barème de qualité.

2420 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Beauchamp.

2425 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Pour revenir à la question de l'intervenant, est-ce que j'ai bien compris tantôt que vous avez dit que, oui, la Ville peut faire d'une partie du site Francon un parc et, sur ce parc-là, oui, elle peut décider de faire un camping.

2430 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

C'est tout à fait exact. La délimitation...

2435 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Très bien.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2440 ... éventuelle du site utilisé comme parc ou comme camping est présentement à l'étude, comme monsieur Lacroix l'indiquait plus tôt.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

2445 Mais la décision n'est pas prise et vous êtes au niveau de l'étude.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

C'est ça.

2450

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

2455 Très bien. Donc, deuxième point. Est-ce que oui vous pouvez affecter ça à un camping l'été et possiblement à un espace accessible ou forme de parc l'hiver à l'intérieur? Il n'y a pas de contradiction.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2460 Sans problème.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

2465 A priori, il ne semble pas y avoir de contradiction. Troisième petite question. Est-ce que la décision, dans l'hypothèse où la Ville la prendrait, de faire de cela un camping, est-ce que cela est soumis à une autorisation provinciale? Et est-ce que cela est soumis à la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2470 Il faudrait vérifier s'il y a des normes qui existent au niveau québécois quant à l'aménagement des campings.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

2475 S'il vous plaît. Voulez-vous vérifier ça, puis nous le dire?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2480 On va le faire.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Merci.

2485 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Merci, monsieur Bricault.

**M. LÉO BRICAULT :**

2490 Si vous me permettez, monsieur le président, je vais déposer un mémoire et vous pourrez voir là-dedans.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

2495

Très bien.

**LE PRÉSIDENT :**

2500

Nous en serons heureux, monsieur Bricault.

**M. LÉO BRICAULT :**

2505

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup.

2510

J'invite maintenant madame Yvette Proulx.

**Mme YVETTE PROULX :**

2515

Monsieur le président, bonjour!

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, madame Proulx.

2520

**Mme YVETTE PROULX :**

J'en suis à ma première expérience. Je vais tenter de...

**LE PRÉSIDENT :**

2525

Bien, c'est les meilleures souvent les premières.

**Mme YVETTE PROULX :**

2530

C'est possible. Ça concerne la piste cyclable.

**LE PRÉSIDENT :**

2535

Je vous écoute. Puis si vous voulez prendre de l'eau, il y en a. C'est là pour ça.

**Mme YVETTE PROULX :**

2540 O.K. Je ne sais pas de quelle façon planifie-t-on les trajets des pistes cyclables. J'ai fait  
dernièrement Montréal, le parc Bellerive à aller jusqu'à la Pointe de l'île, de Georges V traverser  
par la rue Notre-Dame, Montréal-Est, le bout des raffineries, j'ai trouvé ça épouvantable, parce  
qu'on est en compétition directe avec les camions, les gens du port. Puis quelqu'un me disait en  
plus cette semaine, imaginez-vous, elle dit: «Moi, j'attendais l'autobus dans l'abri pour l'autobus»,  
il faut qu'elle traverse les deux voies de la piste cyclable pour aller rejoindre l'autobus. Elle dit: «Il  
faudrait attendre l'autobus dans le milieu de la rue.»

2545

Ça fait que je me demande, ça a tellement pas de bon sens, je me demande de quelle  
façon on planifie ça? Est-ce qu'on pense aux cyclistes? Est-ce qu'on pense aux usagers du  
transport en commun quand ça se passe sur la même voie?

2550

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, on va aller chercher une réponse là-dessus. Effectivement, je pense que tous les  
cyclistes constatent qu'à certains endroits, il y a de la concurrence entre différentes façons de se  
déplacer ou de se tenir à un endroit. Alors, comment c'est conçu et comment c'est susceptible  
d'évoluer, compte tenu des préoccupations de madame Proulx.

2555

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2560 Il y a effectivement une espèce de vision globale des voies cyclables qu'on a évoquée plus  
tôt, qui comprend celle de la voie de ceinture. C'est clair que les aménagements répondent aussi  
à des normes qui sont fixées par le ministère des Transports, mais que souvent ces normes-là ne  
sont pas suffisantes pour assurer certainement le confort et possiblement la sécurité des cyclistes.

2565 L'idée, c'est de continuer d'améliorer la situation. On n'a pas, je crois, parlé encore ce  
soir du Plan de transport qui est en voie d'élaboration par nos collègues de la division du transport  
et qui sera soumis à la consultation publique au début de l'année prochaine, de façon à être  
adopté à la fin de l'année prochaine.

2570 Ce Plan de transport comprendra un plan d'action vélo qui visera non seulement à  
compléter le réseau, mais aussi à assurer la sécurité et le confort des cyclistes comme tel. On  
visera dans certains cas justement à intégrer des mesures d'apaisement de la circulation pour faire  
en sorte que l'expérience du cycliste soit plus intéressante.

**LE PRÉSIDENT :**

2575

Est-ce qu'on peut comprendre, monsieur Sainte-Marie, que non seulement le volet des  
pistes cyclables va faire partie du Plan de développement de transport, mais est-ce qu'on peut  
espérer aussi ou penser que le même niveau d'expertise, disons, qui accompagne l'analyse du

2580 réseau routier ou des transports collectifs s'applique à la conception et à l'aménagement des pistes cyclables?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2585 Tout à fait. D'autant plus, je dirais, que le réseau de transport routier relève en partie évidemment du ministère des Transports – je pense aux autoroutes – mais les voies cyclables, les pistes cyclables relèvent, elles, entièrement de la Ville de Montréal.

2590 L'expertise de Vélo Québec d'ailleurs doit être mentionnée à cet effet-là et la voie de ceinture qui est en voie d'être complétée se fait grâce à la collaboration très étroite de Vélo Québec.

**LE PRÉSIDENT :**

2595 Très bien. Monsieur Beauchamp.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

2600 Est-ce qu'il y a une classification des pistes cyclables? Pour les routes, on sait bien qu'il y a une classification. Mais est-ce qu'il y a une classification pour les pistes cyclables, par exemple celles qui sont tout à fait sûres, celles qui représentent un certain niveau de risque plus élevé, etc. Est-ce qu'il y a une typologie que vous faites comme ça à la Ville? Et est-ce que l'utilisateur, lui, peut voir en regardant son parcours: «Là, je m'aventure sur une chose qui est plus hasardeuse que l'autre.» Je pense à la rue Saint-Zotique ici un petit peu au sud qui a une piste très longue, qui me semble assez bien confortable; d'autres me semblent effectivement plus dangereuses.

2605

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2610 En fait, la hiérarchie si on peut dire des voies cyclables ne se fait pas directement en fonction du niveau de sécurité, mais plus en termes du type d'aménagement. Il y a donc des voies cyclables en site propre, par exemple celle qui longe le canal de Lachine, où il n'y a pas de circulation automobile. Par contre, là se posent parfois des problèmes carrément de congestion ou de surutilisation par des cyclistes qui, même s'il n'y a pas de concurrence ou de compétition avec les véhicules motorisés, posent des problèmes de sécurité.

2615 Donc, même si a priori c'est l'aménagement le plus sécuritaire, si le débit cyclable est trop fort, là les problèmes de sécurité réapparaissent.

2620 Il y a également la bande cyclable. Alors, la bande cyclable se situe en rive d'une voie publique. Alors, la piste le long de la rue Saint-Zotique est un exemple de ça. Il y a deux concepts de bande cyclable, c'est-à-dire qu'il y a la bande cyclable bidirectionnelle, ce qui est le cas de la rue Saint-Zotique.

Il y a d'autres bandes cyclables où on va dans le sens de la circulation. Il y en a donc une vers, disons... pardon. Alors, Rachel est bidirectionnelle et Saint-Zotique est unidirectionnelle.

2625

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

On vous fait pédaler pas mal.

2630

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Et, finalement, alors dans ce cas-là, il y a une séparation physique entre les vélos qui circulent et les automobiles, qu'elles soient stationnées ou non. Et c'est clair que, encore là, selon les débits à la fois d'autos et de vélos, le niveau de sécurité peut varier.

2635

Finalement, le dernier type d'aménagement, c'est la chaussée partagée. Et c'est le cas, par exemple, sur certains tronçons du chemin du Bord du lac, c'est-à-dire que la vitesse automobile est limitée à 30 kilomètres à l'heure, il y a des panneaux qui indiquent régulièrement aux automobilistes qu'il s'agit d'une chaussée partagée et que donc, les vélos sont tout à fait à leur place et qu'on doit faire attention aux cyclistes. Mais il n'y a pas de séparation physique entre les vélos et les autos.

2640

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Merci.

2645

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Madame Proulx, vous aviez une deuxième question?

2650

**Mme YVETTE PROULX :**

S'il vous plaît. On parle que l'entrée à Montréal par les différents ponts soit accueillante. Si j'entre à Montréal par le pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine, si je m'en vais, exemple, vers l'ouest, bien là je sais pas si vous êtes déjà passés par là, c'est trois terrains de stationnement en fin de compte: celui de la Place Versailles, d'un côté; celui du Loblaw's de l'autre côté; puis en plus un stationnement incitatif.

2655

**LE PRÉSIDENT :**

Et votre question, c'est quoi?

2660

**Mme YVETTE PROULX :**

2665 Ma question, je me dis qu'est-ce qu'on fait pour que l'entrée soit accueillante? Si on s'en  
va dans l'autre direction, bien c'est pas diable mieux, parce que la rue Sherbrooke, étant donné  
tout ce trafic, toute cette circulation qu'on amène à Montréal, j'imagine volontairement, bien, à  
Honoré-Beaugrand, la rue Sherbrooke qui est à trois voies, bien, tombe à une voie, en ce sens  
2670 de gauche pour les gens qui veulent s'en aller vers Ville d'Anjou. Alors, c'est beaucoup,  
beaucoup de circulation.

Alors, qu'est-ce qu'on fait à l'entrée du pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine pour que ce  
soit accueillant et non pas...

2675

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. On va aller chercher le plus d'informations possible là-dessus, monsieur  
Sainte-Marie, sur les entrées en général et peut-être le cas particulier de la problématique de  
2680 Louis-Hippolyte.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Les entrées à Montréal nécessairement correspondent à des ponts et souvent à un niveau  
2685 de circulation qui est très élevé, et le constat que fait madame est partagé par nous. Et c'est dans  
ce sens-là justement que l'aménagement des entrées de ville est vu comme étant prioritaire quant  
à l'image de Montréal.

Je vais demander à mon collègue Stéphane Conant d'élaborer là-dessus.

2690

**M. STÉPHANE CONANT :**

Bonsoir! En fait, à l'action 11.6 du Plan d'urbanisme, à la page 129, je viens préciser un  
peu ce que monsieur Sainte-Marie vient d'évoquer, on souligne l'importance de marquer de façon  
2695 distinctive les entrées au territoire montréalais et, en fait, les préoccupations qui sont à notre  
esprit dans ce contexte-là, c'est d'une part la qualité du traitement des bâtiments qu'on retrouve  
aux abords des entrées de ville, l'intégration des enseignes commerciales aussi, toute la question  
des panoramas qu'on peut avoir, des points de vue qu'on peut avoir sur la ville lorsqu'on entre sur  
le territoire.

2700

Ça peut être aussi dans certains cas des ponts qui sont intéressants, donc qui pourraient  
mériter d'être mieux mis en valeur. Ça peut être aussi dans le cas que madame mentionnait tantôt  
des terrains, des sites donc qui méritent d'être requalifiés, retravaillés.

2705 Je crois que les abords du pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine font notamment l'objet d'un secteur de planification détaillée locale. Donc, dans le cadre de cet exercice-là, toute cette dimension d'entrée de ville pourra être développée par l'arrondissement.

**LE PRÉSIDENT :**

2710 D'accord. Et quand vous abordez des questions comme celle des entrées de ville, de quelle manière ça se passe? Parce qu'il y a l'aspect, disons, attrait du lieu, mais aussi une problématique de circulation comme on le sait. Puisque Montréal est une île, forcément, c'est beaucoup de circulation à chacun des points d'entrée. Alors, comment c'est pris en compte tout  
2715 ça?

**M. STÉPHANE CONANT :**

Il peut y avoir aussi une diversité d'intervenants. Il y a des entrées de ville autoroutières. Donc, nécessairement, le ministère des Transports est interpellé. Le ministère depuis quelques  
2720 années a une préoccupation à l'égard de la qualité des entrées de ville. Il y a déjà des expériences à Québec qui ont été développées. Le ministère a commencé à aborder cette dimension-là sur les entrées de ville montréalaises depuis un an ou deux aussi.

2725 Donc, il y a des études en cours là-dessus. Ce qui fait que les différentes solutions d'aménagement ou différents types d'intervention sont envisagés par le ministère sur les entrées autoroutières.

Au niveau municipal, bien entendu, toutes les opérations de voirie, de géométrie, d'intersections, tout ça, qui sont en cause, c'est évident que les interventions qu'on peut réaliser  
2730 sur le domaine public doivent tenir compte des dimensions de géométrie, de sécurité, etc.

Mais il y a aussi tout le volet du domaine privé qui peut être pris en compte par des mesures réglementaires. On évoquait déjà les plans d'implantation et d'intégration architecturales, donc qui peuvent permettre aux arrondissements de contrôler la qualité de ce qui se fait sur le  
2735 domaine privé aux abords des entrées de ville.

**LE PRÉSIDENT :**

2740 Là, j'aborde un aspect particulier de la question de madame Proulx. Elle fait allusion aux grands stationnements qui bordent la rue Sherbrooke. On sait que c'est moins vrai au centre-ville, mais en périphérie, il y a effectivement de grands parcs de stationnement devant des voies qui sont quand même pas des autoroutes. La rue Sherbrooke, c'est une voie de circulation urbaine. Est-ce que la Ville a une orientation sur la façon peut-être de gérer pour éviter la multiplication de  
2745 ces espaces-là, ou même les récupérer et leur donner un caractère plus convivial?

**M. STÉPHANE CONANT :**

2750 En fait, la réponse peut avoir plusieurs volets. D'une part, pour évoquer encore une fois le secteur précis dont madame parlait tout à l'heure, ce secteur-là est un secteur à transformer. Donc, on y préconise une certaine intensification, une densification de l'occupation du sol. Donc, nécessairement, une meilleure occupation de ces grands espaces qu'on considère sous-utilisés.

2755 D'autre part aussi dans le Plan d'urbanisme, c'est certain que pour ces grands axes commerciaux, ce qui est préconisé, c'est un meilleur encadrement de la rue par les bâtiments. Donc, au fil des transformations que connaîtront, par exemple, des axes comme la rue Sherbrooke Est à Pointe-aux-Trembles, pour prendre cet exemple-là, ce qui est privilégié, c'est un rapprochement des bâtiments de la rue et donc une certaine forme de -- tempérer un peu, si on veut, l'espace qui est dévolu aux voitures en façade avant.

2760

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

2765

Merci beaucoup, madame Proulx.

2770 Première des choses, le registre de ceux qui veulent s'inscrire pour des questions est maintenant fermé. Deuxièmement, avant de recevoir les gens qui sont déjà inscrits pour poser des questions, nous allons prendre une pause de dix minutes. Je pense qu'on la mérite tous. Et pendant cette pause-là, s'il y en a parmi vous qui souhaitez faire une intervention ce soir de type opinion ou s'il y a des gens qui ont quelque chose à déposer, je vous demanderais de donner votre nom à l'arrière au registre. Donc, de retour dans dix minutes.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

2775

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LE PRÉSIDENT :**

2780

Alors, nous allons reprendre avec la suite des personnes qui se sont inscrites pour poser des questions. Je vous remercie de votre patience, tous et chacun. Et comme on dit: «So far, so good.» Alors, j'appelle madame Jeannine Girard, si elle est encore ici.

Alors, si madame Girard n'est pas là, madame Marie-Pierre Paquin-Boutin.

2785

**Mme MARIE-PIERRE PAQUIN-BOUTIN :**

Bonsoir!

**LE PRÉSIDENT :**

2790

Bonsoir!

**Mme MARIE-PIERRE PAQUIN-BOUTIN :**

2795

J'ai deux questions. La première par rapport aux vélos. Vous parlez d'une perspective de développement durable. Vous prévoyez compléter la voie de ceinture. Je voulais savoir ce qu'il en était des liens nord-sud et est-ouest dont vous parlez. Concrètement...

**LE PRÉSIDENT :**

2800

Qu'est-ce qu'on envisage?

**Mme MARIE-PIERRE PAQUIN-BOUTIN :**

2805

... combien de kilomètres de pistes cyclables sont prévus pour désengorger Brébeuf? Et là, c'est la nouvelle Route verte ou Voie verte sur laquelle on s'est penchés?

**LE PRÉSIDENT :**

2810

Bien, on va aller voir comment effectivement des liens peuvent s'ajouter.  
Monsieur Sainte-Marie.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2815

La question relative aux longueurs de voies cyclables qui sont identifiées sur la carte nous a été posée lundi et, à ma courte honte, je dois vous dire qu'on n'a pas encore fini de mesurer la chose. Mais ce sera bientôt donc sur le site Internet, une fois qu'on vous aura soumis la réponse.

2820

De toute évidence, on peut peut-être regarder sur la carte tout de même l'ampleur de ce qui est prévu. Donc, tout ce qui est en tireté correspond à ce qui est à ajouter. Donc, le parachèvement, on l'a dit, de la voie de ceinture. Donc ici à Senneville où il n'y a rien présentement. Le lien qui va remplacer si on veut l'autoroute Bonaventure, c'est-à-dire sur le site actuel de l'autoroute Bonaventure en bordure du fleuve. Également d'autres tronçons autour de l'île Bizard ici et autour de l'Île des Soeurs, c'est déjà fait. Alors, ça, c'est pour la voie de ceinture.

2825

Pour ce qui concerne les liens nord-sud, il y a la Route verte, on l'a dit, dans l'emprise de la voie du CP. Il y a également le prolongement de la piste de la rue Saint-Zotique, celle-ci à partir du ruisseau De Montigny dans l'axe des Galeries d'Anjou et vers le sud jusqu'au fleuve.

2830

Cet axe-ci dans l'aménagement, le parachèvement du boulevard Cavendish, le boulevard Cavendish existe à Notre-Dame-de-Grâce, existe également à Saint-Laurent, mais entre les deux il y a un ensemble de voies ferrées qui font en sorte que le boulevard n'est pas continu. Ce qui est

prévu, c'est effectivement de raccorder les deux bouts du boulevard mais en même temps d'implanter une voie cyclable qui va donc constituer un nouveau lien nord-sud.

2835

De la même façon, on prévoit un lien est-ouest à travers le centre-ville. Il y a une piste cyclable sur le boulevard de Maisonneuve ici à Westmount, il y a également une piste cyclable ici sur le boulevard René-Lévesque à l'est, mais il n'y a rien présentement qui traverse le centre-ville. Évidemment, le tracé précis n'est pas encore déterminé mais le projet est là de façon très précise qu'il y ait effectivement un lien qui traverse le centre-ville.

2840

Il y a d'autres raccordements qui sont prévus. Par exemple, celui de la piste de Westmount avec la piste du canal de Lachine. La piste du canal de l'Aqueduc avec celle du Bord de l'eau. Le raccordement de Lachine avec la piste cyclable de Notre-Dame-de-Grâce sur le boulevard de Maisonneuve. Dans l'ouest, une voie cyclable dans l'axe du boulevard Jacques-Bizard.

2845

On a beaucoup parlé quand on était à Dollard-des-Ormeaux du prolongement du boulevard Jacques-Bizard pour les automobiles jusqu'à l'autoroute 40, mais il s'agit également, toujours dans l'optique de l'aménagement de ce parachèvement de ce nouveau boulevard, de faire en sorte qu'on puisse relier en vélo de manière sécuritaire et protégée l'île Bizard et le lac Saint-Louis.

2850

Il y a également un lien qui est envisagé dans l'axe du prolongement du boulevard Pierrefonds vers le boulevard Morgan. Alors, encore là, il y a une espèce de petit nuage parce que le tracé précis n'est pas déterminé, mais, l'idée, c'est de faire en sorte que quand on développera une nouvelle voie routière dans ce secteur, on y greffe une voie cyclable.

2855

Donc, on n'a pas les chiffres en kilomètres, mais on voit que l'importance des nouveaux trajets cyclables est très grande.

2860

À ça s'ajoute bien sûr le réseau local qui vient se greffer à cette armature globale et qui dessert des destinations plus locales, des rues commerciales, des écoles, etc.

2865

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Sainte-Marie, quand une piste est très achalandée, devient très populaire, et ceux qui ont pris la rue Brébeuf et la rue Rachel en savent quelque chose probablement, qu'est-ce qu'on peut faire ou qu'est-ce qui est prévu soit pour désengorger, ou est-ce qu'il y a des parcours complémentaires ou alternatifs qui sont envisagés?

2870

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2875 Effectivement. Il y a d'abord dans le cas des pistes justement bidirectionnelles comme celles-là la possibilité de les doubler par une piste unidirectionnelle. Donc, on se trouve nécessairement à augmenter la capacité de façon importante.

2880 Dans le cas précis que vous évoquez, il y a bien sûr l'aménagement dans le corridor du CP, dans l'emprise du CP qui viendrait effectivement dans les faits largement dédoubler le trajet existant.

2885 Dans le cas du canal de Lachine, le problème se pose aussi. Vous savez que sur une certaine partie du parcours, il y a des pistes cyclables de part et d'autre du canal, mais ailleurs, non. Un des éléments qui est envisagé dans le cadre de la planification détaillée du canal de Lachine, c'est qu'il y ait effectivement du côté nord du canal une poursuite de la piste cyclable vers Lachine, ce qui n'est pas le cas présentement.

**LE PRÉSIDENT :**

2890 Très bien. Madame, vous aviez une deuxième question?

**Mme MARIE-PIERRE PAQUIN-BOUTIN :**

2895 Ajouter un commentaire. Densification, en fait, c'est louable, la ceinture, mais quand on va du travail à la maison, je ne passerai pas par Laval ou... Il y a une question pratique aussi de densification dans le centre-ville ou Rosemont ou les secteurs densément peuplés. Et les supports à vélo vont avec nécessairement.

2900 Ma deuxième question, il a été mentionné un peu plus tôt par monsieur Sainte-Marie, pour la planification détaillée du secteur du Havre, des activités liées à la présence du fleuve. Est-ce que c'est possible d'avoir des précisions sur ces activités-là, précisément sur...

**LE PRÉSIDENT :**

2905 Bon, il y a deux aspects peut-être. Le secteur du Havre lui-même, nous en parler. Et vous avez fait allusion aux activités reliées au fleuve quand vous avez parlé du déplacement éventuel de l'autoroute Bonaventure. Alors, en lien avec ça, élaborer là-dessus.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2910 On va voir si on a dans l'ordinateur, on va donc trouver une photo aérienne du secteur du Havre qui va nous permettre de nous situer un peu, mais le secteur du Havre comprend donc tout le territoire entre le pont Champlain et le pont Jacques-Cartier, c'est-à-dire la pointe nord de l'Île des Soeurs, le Technoparc avec l'actuelle autoroute Bonaventure, la Cité du Havre, le Vieux-Port, l'Île Sainte-Hélène, l'Île Notre-Dame.

2915

2920 De manière générale, ce qui est prévu d'abord, c'est de faire en sorte que l'accessibilité visuelle du fleuve soit maximisée. On a déjà réalisé des choses. Dans le Vieux-Port, il y a des voies cyclables qui existent déjà mais le réseau est incomplet, entre autres parce que l'autoroute Bonaventure justement vient occuper la berge du fleuve entre Verdun et la Cité du Havre. Alors, présentement, ceux qui connaissent le secteur savent que quand on vient en vélo de LaSalle ou de Verdun, oups! on est obligés au pont Champlain de passer par la rue Wellington pour se rendre dans le Vieux-Montréal.

2925 Alors, l'idée, c'est de compléter le parcours riverain et d'aménager finalement un grand parc le long du fleuve là où se trouve présentement l'autoroute. On se comprend bien, il ne s'agit pas de démolir la digue qui est là, qui soutient l'autoroute, mais de faire en sorte qu'on aménage une voie de circulation à l'intérieur des terres pour dégager la berge.

2930 Le niveau des courants, la qualité de l'eau aussi fait en sorte qu'il pourrait être difficile à certains endroits de prévoir des activités nautiques comme telles, mais à d'autres endroits, ce serait tout à fait possible. Par exemple, l'arrondissement de Verdun prévoit aménager – c'est par rapport à la situation d'il y a vingt ans assez encourageant – aménager une plage vis-à-vis l'Île des Soeurs. Donc, à proximité du pont Champlain finalement. Enfin, il y a déjà une espèce de petite marina. L'idée, c'est vraiment de confirmer l'utilisation de l'eau.

2940 Il y a beaucoup de travail à faire pour mettre en valeur les berges. Par exemple, à l'Île Notre-Dame, à l'Île Sainte-Hélène, il y a, oui, des tronçons de piste cyclable et de voie qui permettent de longer le bord de l'eau, mais l'aménagement des îles n'a pas été fait dans ce sens-là.

**LE PRÉSIDENT :**

2945 En fait, c'est ça, il était question peut-être de voie cyclable, mais plus généralement des activités, je pense que vous l'avez abordé en parlant d'endroits qui pourraient devenir baignables. Mais est-ce qu'il va y avoir continuité à peu près intégrale de l'accès au fleuve dans le Havre ou si, malgré tout, il y a des endroits qui demeureront inaccessibles aux citoyens?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2950 À part le Port qui présentement verra ses activités confirmées, ce qui est envisagé effectivement c'est que l'ensemble des berges soit accessible au public. Et même dans le cas du Port, ce qui est prévu, c'est que le public pourrait observer les activités portuaires. Enfin, il y aurait un aménagement pour permettre de le faire, ce qui n'est pas possible en ce moment. Et les activités portuaires sont nécessairement des activités fluviales aussi et largement méconnues des Montréalais.

**LE PRÉSIDENT :**

2960 D'accord. Merci, madame.

**Mme MARIE-PIERRE PAQUIN-BOUTIN :**

2965 Vous avez nommé les secteurs, mais vous n'avez pas nommé Pointe-Saint-Charles et le déplacement de l'autoroute Bonaventure. C'est plutôt ce secteur-là. Quelle activité? Des entreprises, des parcs, des logements?

**LE PRÉSIDENT :**

2970 Est-ce que vous avez une idée précise des activités dans ce secteur-là. Attention, madame. Votre question, c'est...

**Mme MARIE-PIERRE PAQUIN-BOUTIN :**

2975 Oui, mais monsieur n'a pas parlé de ce bout-là, a omis Pointe-Saint-Charles, pas volontairement, mais...

**LE PRÉSIDENT :**

2980 Non. Je vous demande d'adresser votre question à moi et une question précise, s'il vous plaît. Ce que j'ai compris tout à l'heure de votre question, c'est que vous parliez des activités reliées au fleuve.

**Mme MARIE-PIERRE PAQUIN-BOUTIN :**

2985 Ça, j'ai cité monsieur Sainte-Marie.

**LE PRÉSIDENT :**

2990 Oui.

**Mme MARIE-PIERRE PAQUIN-BOUTIN :**

2995 Je voulais savoir quel genre d'activités.

**LE PRÉSIDENT :**

3000 Bien, ça, je pense qu'il a répondu. Maintenant, effectivement, autour de Bonaventure, il y a le secteur Griffin, canal Lachine. Alors peut-être élaborer un petit peu là-dessus, monsieur Sainte-Marie.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3005 Avec plaisir. Il y a effectivement – c'est dommage, l'ordinateur ne collabore pas parce qu'une image nous permettrait de mieux nous situer – le secteur de Pointe-Saint-Charles est coupé du Technoparc actuel par des activités ferroviaires. Mais ce qui est envisagé effectivement, c'est de relier Pointe-Saint-Charles au secteur du Technoparc pour permettre à la population qui est là effectivement de bénéficier de ces aménagements qui seraient faits au bord de l'eau.

3010 Comment ce sera fait exactement, on ne le sait pas encore parce que les cours de triage, celle de Via Rail en tout cas va demeurer.

3015 Il y a à l'inverse les immeubles d'Allstom qui sont devenus vacants récemment, qui feront l'objet de certains aménagements sans aucun doute, sans doute plus à des fins d'emplois qu'autre chose.

Sur le site du Technoparc comme tel, il faut bien comprendre que la nature du sol, qui est du remblai hétérogène, ne permettra pas de développer des activités résidentielles.

3020 Donc, si on regarde sur la carte qui correspond donc à la synthèse des orientations montréalaises pour l'arrondissement du sud-ouest – qui se retrouve dans la partie II du document si vous la cherchez – on voit donc le secteur actuel du Technoparc qui correspond, c'est le symbole quadrillé qui l'indique, à un secteur à transformer.

3025 Le lien dont je parlais à l'instant entre Pointe-Saint-Charles et le Technoparc est symbolisé ici. Le pointillé qui est là correspond de façon schématique au nouveau trajet de la voie routière qui relierait le pont Champlain et le centre-ville. Le secteur Allstom est ici. On disait à l'instant qu'il est donc à réaffecter.

3030 On s'approche ici du canal de Lachine et du bassin Peel. Le bassin Peel a donc été recreusé l'année dernière à l'occasion de la réouverture à la navigation de plaisance du canal. Il y a différentes hypothèses qui sont évoquées pour les abords du bassin Peel, on s'entend qu'il s'agit d'un secteur qui offre un grand potentiel.

3035 Pour le nord, le secteur donc du Griffintown, qui se situe entre la rue Notre-Dame et le canal de Lachine, on envisage une vocation mixte, c'est-à-dire, comme on l'a mentionné plus tôt dans un autre contexte, une juste intégration, un juste mélange d'activités d'emplois et d'habitation. Déjà, l'ETS s'est implantée là, l'École de technologie supérieure s'est implantée là dans l'ancienne usine O'Keefe, ou une partie de l'ancienne usine O'Keefe. Il y a des logements étudiants qui ont été construits.

3040 Le site de Postes Canada, le centre de tri postal qui est là, mais qui est maintenant désaffecté, offre un potentiel extrêmement considérable de développement, surtout à des fins résidentielles, mais l'idée, comme je le disais, c'est donc de développer une espèce de mixité gagnante dans le secteur. Voilà.

3045

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va? Très bien. Merci madame.

3050

**Mme MARIE-PIERRE PAQUIN-BOUTIN :**

Merci.

3055

**LE PRÉSIDENT :**

J'appelle maintenant madame Louise Perron. Bonsoir, madame Perron!

**Mme LOUISE PERRON :**

3060

Bonsoir! J'ai une seule question. Le Plan d'urbanisme prévoit entre 60 et 75 000 logements. Quel est le pourcentage prévu pour le logement social? Et je ne parle pas ici du logement abordable.

3065

**LE PRÉSIDENT :**

Non. C'est vraiment le logement social dont vous parlez.

**Mme LOUISE PERRON :**

3070

Oui. Mais je ne parle pas ici du logement abordable. C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

3075

Très bien. Alors des notions peut-être à préciser, monsieur Sainte-Marie. Puis une réponse autant que possible à la question de madame Perron.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3080

La question a été posée dans des séances précédentes. L'objectif de 60 à 75 000 logements correspond donc à un objectif de développement. On a mentionné plus tôt l'importance qu'il y ait une diversité de logements, mais la part au sein de cette croissance-là des logements sociaux n'est pas quantifiée dans le projet de Plan d'urbanisme.

3085

**LE PRÉSIDENT :**

À quel moment serait-elle susceptible d'être connue, cette proportion-là?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3090

La difficulté vient du fait que le financement du logement social est assuré par les gouvernements du Québec et du Canada, et que donc la Ville ne peut pas s'engager elle-même à un certain pourcentage ou à un certain chiffre.

3095

**LE PRÉSIDENT :**

Par ailleurs, si on faisait une projection mettons à partir de l'expérience de la Ville des cinq ou des dix dernières années, est-ce qu'on pourrait imaginer un ordre de grandeur du nombre de logements sociaux?

3100

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3105

C'est assez difficile de faire une projection justement parce que, au cours des dix dernières années, on est passé de zéro logement social à un nombre beaucoup plus appréciable maintenant dans le cadre de l'opération Solidarité 5 000 logements. Donc, dépendant justement des décisions des autres gouvernements, ça pourra continuer sur la même lancée, sur la lancée récente, ou ça pourra retomber de façon considérable.

3110

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce à dire que s'il n'y a pas de financement explicite des gouvernements supérieurs, la Ville elle-même ne s'engagera pas dans un programme de logements sociaux.

3115

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

C'est exact. Parce que les ressources financières de la Ville sont limitées et il y a tout un problème d'équité. C'est-à-dire que le financement de la Ville vient, comme on le sait, très largement des taxes foncières, qui ne sont pas à proprement parler un outil fiscal intéressant ou pertinent même quant à la redistribution de la richesse.

3120

Par contre, les gouvernements du Québec et du Canada, eux, taxent comme on le sait le revenu et la consommation, et donc sont à même d'assurer une certaine redistribution de la richesse.

3125

**LE PRÉSIDENT :**

Madame, peut-être que la réponse n'est pas pleinement satisfaisante, mais je pense que c'est le mieux qu'on peut aller chercher ce soir. Merci, madame Perron.

3130 **Mme LOUISE PERRON :**

Merci. Bonsoir!

3135 **LE PRÉSIDENT :**

Aviez-vous une question, monsieur Beauchamp?

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

3140 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Perron, monsieur Beauchamp va peut-être poser une question.

3145

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

3150 Je ne poserai pas de nouvelle question, mais juste dire qu'on en a beaucoup discuté dans d'autres rencontres et que si vous lisez les transcriptions, vous allez pouvoir trouver pas mal d'informations autour de ce thème-là. Ce soir, on a appris d'une manière très claire que s'il y a du logement social, la Ville ne veut pas s'engager, ça dépend d'autres paliers de gouvernement. Mais la Ville a dit pas mal de choses sur l'évolution du logement social et sur toute la notion de logement abordable, laquelle est fortement controversée, comme il se doit. Merci.

3155 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

On peut peut-être ajouter, monsieur Beauchamp...

3160 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Sainte-Marie?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3165 ... dans le sens de ce que vous dites que, en réponse à une question que vous nous avez soumise, on est en train de finaliser un tableau qui va chiffrer de façon précise et à travers les années la construction de logements sociaux, de logements abordables, etc.

3170 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, effectivement, madame Perron, je pense qu'avec un peu de recherche et en suivant nos activités, vous pourrez trouver des informations additionnelles.

3175 Alors, la dernière personne inscrite pour des questions, c'est madame Lise Roy. Bonsoir, madame Roy.

**Mme LISE ROY :**

3180 Bonsoir, monsieur le président! Voici. Lors de consultations antérieures et tout récemment, un nombre de citoyens, en tant que représentante d'un regroupement de citoyens à Saint-Michel pour l'arrondissement en question, plusieurs points d'inquiétude ont été soulignés.

3185 Alors, je m'en tiendrai à un seul, concernant deux artères parallèles qui concernent la densité de circulation très dense, pour ainsi dire, et les modes d'aménagement soit de transport.

3190 Alors, voici, ma question est que j'entends souvent «nous visons» et «nous prévoyons», mais concrètement, est-ce qu'il y a des hypothèses concrètes de travail pour voir à la circulation dense et aux moyens de transport qui envahissent le quartier, l'arrondissement Saint-Michel par les deux grandes artères, notamment Pie IX et Saint-Michel.

3195 Nécessairement, Pie IX est beaucoup plus problématique car il y a une densité de résidents, je veux dire, qui habitent ou qui cohabitent avec le camionnage, le secteur industriel, dont j'ai entendu parler ce soir à partir de Monselet vers Laval. Mais, moi, je m'attarderais à partir de Monselet vers le sud jusqu'à au moins Pie IX. Ça fait que c'est ma question.

**LE PRÉSIDENT :**

On va aller chercher l'information...

3200 **Mme LISE ROY :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3205 ... sur la problématique donc du transport en particulier sur les deux artères que madame Roy a mentionnées. Et peut-être justement en prenant en compte le fait qu'il y a certaines des grandes artères, des artères de grande circulation de Montréal qui sont bordées par un usage résidentiel. Monsieur Sainte-Marie.

3210 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3215 On a parlé plus tôt du Plan de transport qui sera soumis à la consultation publique au printemps prochain et qui va inclure, d'une part, un plan de camionnage, qui va donc concentrer les camions sur les voies appropriées et qui va traiter de manière plus générale des questions de circulation, y compris des moyens de diminuer, même d'abolir la circulation de transit dans les milieux strictement résidentiels par des mesures de *traffic calming*.

Et je demanderais peut-être à mon collègue, Alain Trudeau, de développer là-dessus.

3220

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, votre expertise, monsieur Trudeau, est sollicitée, comme elle l'a été dans d'autres réunions sur en particulier l'apaisement de la circulation et des choses comme ça.

3225

**M. ALAIN TRUDEAU :**

Bonsoir! Comme Pierre Sainte-Marie a commencé à l'expliquer, il y a plusieurs mesures qui peuvent être mises en place, mais il faut d'abord comprendre qu'avant de s'attaquer aux mesures d'apaisement de la circulation à l'intérieur d'un quartier, il faut essayer de comprendre de façon globale l'ampleur du projet.

3230

Madame a tout à fait raison. Il y a énormément de circulation qui emprunte le boulevard Pie IX et le boulevard Saint-Michel. Et souvent c'est des gens qui viennent de l'extérieur.

3235

Donc, comme on l'a proposé et Pierre Sainte-Marie l'a mentionné lors de sa présentation, on essaie d'abord d'inciter les gens à utiliser un autre mode de transport qui n'est pas l'automobile, les transports en commun. Donc, on essaie de – ce qu'on appelle dans notre langage – d'accroître la part modale du transport en commun par rapport aux gens qui utilisent l'automobile.

3240

Ça ne fonctionne pas toujours, pour toutes sortes de bonne raisons. Lorsque ça ne fonctionne pas, on essaie par après de s'assurer que la circulation sur les voies qui sont prévues pour le transit soit à leur capacité, à leur meilleur. Donc, il y a toutes sortes de mesures de liées à la circulation qui peuvent être mises en place.

3245

Ça peut être entre autres la synchronisation des feux. Des fois, ça peut être du marquage au sol plus approprié qui permet aux automobilistes de mieux circuler, de manière à éviter à ce que les automobilistes utilisent les voies locales, donc entrent dans les quartiers pour éviter certains bouchons de congestion. Donc, il faut d'abord essayer de régler ces problèmes-là.

3250

Une fois qu'on les a réglés, là, on peut s'attaquer de façon plus précise aux problèmes locaux qui sont dus à la circulation de transit qui dérange la qualité des résidents à l'intérieur de leur quartier.

3255

Des mesures peuvent être mises en place. On en a déjà parlé. Ça peut être des dos d'âne. Ça peut être changer le sens de la circulation à certains endroits pour compliquer la vie aux automobilistes récalcitrants qui viennent dans les quartiers. On a parlé beaucoup de pistes cyclables ce soir. Ça peut être aussi l'implantation d'une piste cyclable qui vient réduire la largeur de la chaussée et conséquemment réduire les vitesses de circulation. Donc, si les automobilistes sont amenés à circuler moins rapidement, ils vont peut-être retourner sur -- oui, j'y arrive. Il peut y avoir des mesures qui peuvent être prises pour réduire la circulation.

3260

Il faut aussi comprendre que le boulevard Pie IX et le boulevard Saint-Michel, le boulevard Pie IX, il y a une voie réservée. Donc, on veut inciter les gens à ne pas prendre leur voiture mais à prendre la voie réservée qui va être bientôt remise en opération.

Et on a vu à la carte des projets de transport collectif qu'il y a un projet de voie d'implantation de mesures préférentielles à la circulation des autobus le long du – on le voit ici, Pierre Sainte-Marie le pointe présentement à l'écran – qui viendrait inciter les gens à effectuer ce fameux transfert modal que j'ai expliqué précédemment.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Monsieur Beauchamp.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Madame Roy dans sa question a insisté sur le «peut-être» «on pourrait». Quelle est la marge entre des réflexions comme celles-là et la réalisation? Vous avez évoqué tantôt la publication et la consultation de la stratégie de transport, du Plan de transport, mais quand vous évoquez ces «possible» là, pour les gens qui sont dans les quartiers, c'est quoi leur horizon de temps pour voir arriver des choses qui aient une certaine efficacité sur le terrain?

**M. ALAIN TRUDEAU :**

En ce qui a trait à la planification des mesures d'apaisement de la circulation, on l'a déjà dit, les services corporatifs, les services centraux peuvent participer à l'identification des solutions, mais la mise en place est d'abord la responsabilité de l'arrondissement. Donc, l'arrondissement doit mettre en place ces mesures-là.

En ce qui a trait aux mesures incitatives qui pourraient amener les gens à utiliser un autre mode de transport en commun, notamment le transport collectif, la planification se fait évidemment par la Société de transport de Montréal en collaboration avec l'Agence métropolitaine, parce que les voies réservées sont aussi de juridiction de l'Agence métropolitaine de transport.

Déjà au moment où on se parle, on sait, on a identifié les solutions en ce qui a trait à la réouverture immédiate ou imminente de la voie réservée sur le boulevard Pie IX. La STM et l'Agence métropolitaine travaillent présentement à analyser diverses solutions qui pourraient être mises en place le long du boulevard Saint-Michel.

Donc, dans un horizon relativement court de planification, ces mesures devraient être mises en place, je ne sais pas, d'ici peut-être un an, en tout cas, deux ans. Mais la voie Pie IX, on nous le dit, ça devrait être fait cette année. L'autre, bien évidemment, ça peut être un petit peu plus long.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Merci.

3310 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Roy, vous aviez une deuxième question?

**Mme LISE ROY :**

3315

Oui, certainement. Merci. Ma deuxième question fait suite à peu près dans le même sujet. Je suis un peu au courant des modes, comment je dirais ça, de solution par rapport aux systèmes de transport et à l'apaisement, comme vous dites, du flot de circulation. En seulement, ne serait-il pas temps – et c'est là qu'est ma question – de voir à un autre mode de transport que les autobus? Dans la modernité, vu dans l'ensemble global de la modernité du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, ne serait-il pas temps d'implanter, soit du côté Saint-Michel ou Pie IX, je veux dire, un autre mode de transport autre que des autobus? Ça peut être, je ne sais pas moi, je veux dire, autrefois on avait ce qu'on appelle...

3320

3325

**LE PRÉSIDENT :**

Des tramways.

**Mme LISE ROY :**

3330

... des tramways électriques, ces choses-là. On aimerait savoir s'il n'y aurait pas lieu d'aménager ces choses-là semblables qui se font vers l'ouest.

**LE PRÉSIDENT :**

3335

Bon, monsieur Sainte-Marie, vous avez déjà parlé de transport de système léger sur rail. Est-ce qu'on peut envisager éventuellement que ce système-là s'étende sur d'autres artères nord-sud?

3340

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Effectivement, on a évoqué plus tôt l'étude par le ministère des Transports quant à l'implantation d'un SLR, qui est un tramway – c'est un nouveau mot, mais c'est la même chose ou à peu près sans entrer dans des considérations techniques – donc un SLR dans l'axe de l'avenue du Parc qui viendrait jusqu'au centre-ville, d'un SLR aussi qui viendrait remplacer la voie réservée aux autobus du pont Champlain. C'est donc une première étape.

3345

3350 Pour l'instant, c'est clair que les coûts d'implantation de ces infrastructures-là seraient très, très élevés. On pourra voir par la suite comment effectivement ces implantations-là réussissent à attirer une nouvelle clientèle et à être rentables.

3355 Il faut concevoir que le réseau de transport collectif à Montréal en fait est multimodes. Il y a le métro, on l'a évoqué plus tôt. D'ailleurs, sur la carte, on l'a carrément indiqué comme étant construit, le prolongement du métro vers Laval qui se fait. Il y a deux prolongements de métro qu'on annonce dans le Plan d'urbanisme, deux SLR, une amélioration des trains de banlieue.

3360 Les mesures préférentielles au transport collectif, aux autobus, sont évidemment bien moins coûteuses que les autres modes à implanter et c'est pourquoi, plutôt que de reporter à encore plus long terme l'implantation de mesures, celles-là sont prévues. Mais on n'exclut pas du tout, au contraire, des modes plus lourds. Mais il y a une question donc de priorité qui découle essentiellement de la demande, la demande étant plus forte dans les deux axes qu'on a mentionnés plus tôt, c'est-à-dire depuis la Rive-Sud et dans l'axe de l'avenue du Parc.

3365 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, sans exclure pour l'avenir, s'il n'est pas inscrit au Plan d'urbanisme, ça veut dire que dans l'état actuel de vos prévisions, ce n'est pas au cours des dix prochaines années qu'il se réalisera pour l'étendre ailleurs.

3370 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

C'est exact.

3375 **LE PRÉSIDENT :**

Et est-ce que le lien Rive-Sud et celui sur l'avenue du Parc sont considérés comme des expériences pilotes ou c'est déjà une indication qu'il y a une intention de multiplier le recours à ce mode-là éventuellement?

3380 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3385 L'un et l'autre est vrai. C'est-à-dire que, effectivement, je pense qu'il s'agirait de test dans la réalité montréalaise de cette technologie qui ressemble à celle des tramways mais évidemment qui est beaucoup plus moderne. Et si ça fonctionne bien, effectivement, l'idée, ce serait de développer un réseau qui serait complémentaire au reste.

3390 Parce qu'il ne faut pas penser qu'on va dédoubler le métro ou laisser tomber le métro ou les trains de banlieue. L'idée, c'est vraiment d'avoir un réseau de transport intégré, mais en ayant un nouveau mode qui s'intégrerait.

**LE PRÉSIDENT :**

Bien. Merci beaucoup, madame.

3395 **Mme LISE ROY :**

Je vous remercie beaucoup. Je vais déposer mon petit mémoire ce soir, puis je vais sûrement être présente le 21 et 22 juin pour les explications des points, des préoccupations des résidents de l'arrondissement Saint-Michel. Merci.

3400

**LE PRÉSIDENT :**

Vous êtes bien gentille. Merci beaucoup, madame Roy.

3405

Alors, la période de questions prenait fin avec l'intervenant de madame Roy. Je vais donc demander aux gens de la Ville de quitter la table. J'ai par ailleurs une personne d'inscrite pour une intervention en deuxième partie. Alors, c'est monsieur Andres Fontecilla. Alors, si je comprends bien, tout à l'heure, j'ai interverti votre prénom et votre nom de famille. C'est possible?

3410

**M. ANDRES FONTECILLA :**

Ça arrive souvent.

**LE PRÉSIDENT :**

3415

Bien.

**M. ANDRES FONTECILLA :**

3420

Donc, c'est des opinions, évidemment des recommandations par le fait même qui découlent de mes deux questions de tantôt.

3425

La première, ça concerne le développement du logement social. Et vous savez, un des grands problèmes qu'on rencontre actuellement pour le développement du logement social, c'est ce qui est disponible, donc des coopératives d'habitation, c'est de trouver des terrains accessibles au niveau monétaire pour un programme de subvention disponible. Donc, Accès Logis principalement.

3430

Et, malheureusement, la situation actuelle du marché immobilier fait en sorte que les meilleurs terrains sont hors de portée pour nous au niveau du prix. Il y a carrément une raffle du secteur privé des meilleurs terrains disponibles pour la construction éventuelle de logements sociaux et les projets sont souvent, comment dire, acculés à se développer dans des sites qui ne sont pas tout à fait les meilleurs pour vivre, pour élever une famille.

3435           Donc, on se retrouve toujours qu'il y a une discrimination au niveau de l'habitat. Les personnes à faible revenu sont obligées de vivre dans ce qui reste. C'est une vieille histoire.

3440           Donc, l'opinion que moi j'amène, la recommandation, c'est qu'il y ait une intervention publique pour favoriser la question des terrains en espérant que les gouvernements supérieurs vont finalement se décider à investir dans le logement social, particulièrement la construction de HLM, et j'insiste sur ce point. Le logement abordable, ce n'est pas du logement social. Ce dont nous on a besoin, c'est des HLM.

3445           Donc, ce que je recommande, c'est que le Plan d'urbanisme contemple la possibilité que la Ville de Montréal se dote ou qu'il y ait un accroissement des terrains disponibles au niveau du secteur privé. Parce que, bon, la Ville, la municipalité a déjà des terrains qui lui appartiennent mais il s'agit d'aller chercher des terrains au-delà de ce qui lui appartient déjà.

3450           On me dit que ça existe, mais que le développement de ce type de banque de terrains a été congelé pendant de longues années. Donc, je recommande de reprendre cette politique-là.

**LE PRÉSIDENT :**

3455           Est-ce que vous êtes vous-même, monsieur Fontecilla, impliqué dans des dossiers de développement, pas au sens nécessairement immobilier, mais d'activités communautaires ou collectives pour le développement de logement social?

**M. ANDRES FONTECILLA :**

3460           Oui. En effet, je travaille pour une table de quartier dont un des dossiers prioritaires dans le cas qui nous occupe, c'est le développement du logement social.

**LE PRÉSIDENT :**

3465           D'accord.

**M. ANDRES FONTECILLA :**

3470           On travaille avec des groupes de ressources techniques et des groupes d'associations de locataires. Et des personnes citoyennes, des citoyens et citoyennes.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

3475

**M. ANDRES FONTECILLA :**

Donc, je suis intéressé, évidemment.

3480

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

C'est correct, c'est intéressant aussi. Est-ce que vous avez des propositions concrètes? Est-ce que vous pensez, par exemple, une obligation qui serait faite dans le Plan d'urbanisme où la Ville s'obligerait à garder une proportion de logement social. Quelle est la mécanique à travers laquelle une intention comme la vôtre peut être mise en oeuvre?

3485

**M. ANDRES FONTECILLA :**

Je n'ai pas développé beaucoup ma pensée à ce niveau-là. C'est quelque chose qui se discute à un niveau plutôt embryonnaire, mais c'est effectivement le cas que la Ville se dote d'une obligation en termes d'objectif peut-être annuel, en termes de surface de terrains disponible.

3490

Qu'il y ait aussi beaucoup plus de concertation avec les commissions scolaires sur l'île de Montréal. On sait que les commissions scolaires, c'est des gros propriétaires de terrains, souvent des terrains qui ne sont pas utilisés et utilisables à des fins scolaires. Donc, il pourrait y avoir une plus grande concertation, partenariat entre la Ville de Montréal et le monde scolaire à ce niveau-là, avec l'accord de Québec. Parce qu'il y a aussi une problématique légale à ce niveau-là.

3495

Donc, ce que je pourrais recommander à prime abord, c'est que la Ville se place des objectifs d'acquisition de nouveaux terrains annuellement. Ou de façon triennale, etc.

3500

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Il y a des choses qui m'ont frappé dans la vie – moi, je suis né à Montréal, j'y ai vécu à peu près tout le temps – c'est les phénomènes de déplacement de population. Moi, j'ai été élevé dans le quartier Villeray. Quand j'ai eu quinze ans, on a été comme en promotion sociale - nous étions locataires - nous avons déménagé dans Ahuntsic. Et il était clair déjà que le quartier Villeray, qui était un bon quartier ouvrier, quand tu étais en promotion sociale, tu t'en allais dans Ahuntsic. Bon.

3505

3510

Ma génération, en général, quand les enfants se sont établis, ils se sont acheté des maisons, Montréal-Nord, Pierrefonds. Donc, le phénomène du trou de beigne qu'on a appelé. Et, périodiquement, ces quartiers-là se sont comme en essence vidés ou transformés. J'ai vécu dans Hochelaga-Maisonneuve et j'ai vu ce phénomène-là beaucoup s'accélérer.

3515

Par ailleurs, le Plateau Mont-Royal, lui, a connu l'expérience inverse. Après avoir été vidé, s'est renouvelé avec des gens d'une autre catégorie sociale qui eux aussi étaient en promotion d'une autre manière.

3520 Alors quel est ce jeu? Avez-vous des réponses à ce jeu de migration sociale à l'intérieur de la même ville? Et quels sont les mécanismes qu'on peut mettre en oeuvre pour protéger, au fond, les gens qui sont les plus fragiles et qui sont souvent dans le logement social. C'est une question fort complexe mais si vous aviez des clés pour nous aider à voir ce phénomène-là.

3525 **M. ANDRES FONTECILLA :**

Écoutez, moi, je travaille dans le quartier Villeray. Ce qu'on remarque, c'est que effectivement il y a une pression à la hausse au niveau des loyers. Il y a eu certaines études qui ont été menées par des groupes communautaires qui tendent à prouver qu'il y a un phénomène de  
3530 gentrification, en effet. Donc, le remplacement d'une population plus pauvre par une population plus riche, surtout dans la partie ouest de notre quartier, la partie la plus attirante.

Donc, nous, les outils qu'on propose sont malheureusement de nature un peu coercitive, dans le sens où on demande un contrôle ou l'interdiction totale de la conversion des logements en  
3535 condos. Qu'il n'y ait pas la possibilité de dérogation. On nous informe aujourd'hui qu'il y a très peu, mais quand même, nous, on en remarque beaucoup. Les groupes qui travaillent à ce niveau-là constatent à tous les jours une pression à ce niveau-là. Donc, on demande une interdiction totale de la conversion en condos.

3540 On demande aussi un contrôle accru des loyers. Par exemple... mais c'est des choses qui dépassent un peu la compétence municipale.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

3545 C'est ça.

**M. ANDRES FONTECILLA :**

Mais, bon, tout étant dépendant de tout, par exemple, ce qu'on revendique, c'est qu'il y ait un dépôt obligatoire des baux à la Régie du logement afin que le locataire qui remplace un autre  
3550 puisse avoir accès à l'information sur le niveau de loyer de l'ancien locataire pour savoir s'il y a eu effectivement une augmentation abusive du prix du loyer. Et des mesures qui favorisent un meilleur contrôle de l'augmentation du loyer. Parce qu'on le remarque – et il y a des gens dans la salle qui pourraient vous informer – qu'il y a une augmentation faramineuse des niveaux de loyer.  
3555 Et ça affecte surtout des populations à très faible revenu.

Et il y a une culture ici, en tout cas à Montréal, ce que je remarque, ou au Québec en général, c'est que les gens paient leur loyer. C'est une priorité essentielle pour les gens. Il y a une très grande discipline à ce niveau-là. Et lorsque les gens n'arrivent pas à payer le loyer, c'est

3560 pour des causes majeures. Et souvent ce qu'on remarque, c'est que les gens paient le loyer mais ils vont couper ailleurs, donc au niveau de l'alimentation, de la nourriture, etc.

Donc, le niveau élevé de loyer provoque d'autres types de problèmes: de santé, d'insécurité alimentaire, de détresse psychologique. Tout ça, à la longue, ça se répercute dans  
3565 les salles d'urgence. C'est l'opinion de la Direction de santé publique, d'ailleurs.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Merci.

3570

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Chauvin.

3575

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Vous avez dit que votre groupe communautaire avait de la difficulté à identifier des terrains ou, en fait, à prendre possession des terrains dans le cadre de construction de logement social à cause du marché immobilier.

3580

Plus spécifiquement dans votre quartier, est-ce que vous avez l'impression que vous avez manqué des terrains? Parce que j'ai l'impression que Villeray est quand même assez construit.

Et, aussi, j'aimerais vous demander si votre organisme a considéré la possibilité de  
3585 transformer d'anciens bâtiments qui n'étaient peut-être pas d'usage résidentiel ou si la mécanique des subventions ne permet pas ce genre d'approche?

**M. ANDRES FONTECILLA :**

3590

En effet, on a considéré les deux options. Un cas très concret dans le cas de la première option, il s'agit de ce que nous, on appelle amicalement, disons, l'usine de Castelneau, au coin de la rue de Castelneau et Saint-Laurent, construite sur une bouche de métro, une ancienne bâtisse industrielle qui a été abandonnée pendant une vingtaine d'années. On a souvent fait des pressions auprès des autorités municipales pour forcer le propriétaire à faire quelque chose, à le  
3595 vendre.

Nous, notre position, évidemment, c'était de demander à la Ville de l'acheter et de permettre la construction de logements sociaux. Disons que politiquement, nos représentants municipaux n'ont jamais exercé, n'ont jamais pris les moyens nécessaires pour transformer cette  
3600 bâtisse-là en logement social. Et le propriétaire, pour sa part, demandait un prix faramineux, ce qui est son droit. En tout cas, on a échoué dans notre tentative.

3605 Mais il arrive qu'aujourd'hui, ce terrain-là, cette bâtisse-là, c'est recyclé en condominiums. Condominiums de luxe.

3610 Pour la deuxième option, le recyclage des bâtisses industrielles, il y a un cas d'actualité actuellement. C'est un ancien concessionnaire automobiles situé sur la rue Lajeunesse, un petit peu au sud de Jarry, un concessionnaire automobiles qui est là depuis quelques dizaines d'années et qui voulait déménager pour des raisons commerciales. Et puis à cause d'un penchant individuel, il a toujours préconisé la transformation de sa bâtisse en logements sociaux. Il aurait pu très bien le mettre sur le marché privé et obtenir un gros prix.

3615 Et ce projet-là évidemment rencontrait beaucoup de résistance au niveau du Service de l'habitation de la Ville de Montréal. Ils craignaient que le site soit contaminé, etc.

D'ailleurs, c'est une sous-recommandation qu'il y ait des argents publics dans la décontamination des terrains. C'est un problème grave. Ça empêche que des projets se développent, parce que la Ville ne veut pas investir dans la décontamination souvent.

3620 Et donc, le projet, avec beaucoup de difficulté, on a réussi à passer à travers les étapes pour la construction, le recyclage de cette bâtisse-là en coopérative d'habitation. Et, aujourd'hui, cette semaine, on a eu la mauvaise nouvelle. On était rendus à l'étape de l'ouverture des soumissions pour la construction et, semblerait-il, le recyclage coûte excessivement cher. Donc, les entrepreneurs avaient soumissionné pour des montants qui dépassaient largement ce que le  
3625 programme Accès Logis permettait.

Donc, aujourd'hui, on est en train de s'organiser pour voir comment qu'on peut trouver, je pense que c'est 1.3 M\$, pour recycler ce bâtiment-là.

3630 Donc, le recyclage, c'est une possibilité attirante au niveau philosophique même, mais souvent ça coûte très cher recycler. On est en train de voir la possibilité de raser le tout et construire du neuf. Mais, effectivement, on dépasse toujours le coût. Il y a un problème d'inflation de coût. Mais on a contemplé les deux possibilités.

3635 **LE PRÉSIDENT :**

Bien. Ça va? Merci beaucoup, monsieur.

**M. ANDRES FONTECILLA :**

3640 J'aurais une autre recommandation, une deuxième, qui découle de ma deuxième question.

**LE PRÉSIDENT :**

3645 Oui, rapidement.

**M. ANDRES FONTECILLA :**

3650 Oui. C'est que le Plan d'urbanisme incite la Ville, enfin, je ne connais pas trop la mécanique, mais à se doter d'une mission un petit peu plus large de ce que ça doit être la participation citoyenne dans les affaires publiques, dans les affaires municipales. Et que ça ne se limite pas seulement à des consultations publiques et qu'on explore l'implantation, qu'on préconise l'implantation de structure permanente de concertation.

3655 Il y en a quelques-unes qui existent actuellement, c'est les tables de quartier, par exemple, où c'est des lieux de convergence de différents secteurs de collectivité locale. Donc qu'on sorte un peu du cadre strict de la consultation publique pour qu'on se dote d'une philosophie plus large au niveau de la participation sociale.

3660

**LE PRÉSIDENT :**

3665 Là-dessus monsieur Fontecilla, j'ai le goût de vous proposer de suivre des activités de la Ville qui ne sont pas directement reliées nécessairement au Plan d'urbanisme mais qui sont tout de même issues du Sommet de Montréal. Et une de ces activités-là, c'est celle du Chantier de la démocratie, dont le mandat est précisément à la fois de stimuler et de soutenir et de surveiller la Ville dans la mise en place de la démocratie participative.

**M. ANDRES FONTECILLA :**

3670

Si je peux me permettre une dernière intervention, oui, effectivement nous suivons cela très, très attentivement, et notre intérêt par rapport à ce que ce soit inscrit dans le Plan d'urbanisme, c'est que le Plan d'urbanisme, c'est une vision à plus long terme et ça dépasse les administrations politiques de passage.

3675

3680 On sait que le gouvernement, ceux et celles qui nous gouvernent, ont tendance des fois à faire table rase de ce qui s'est passé dans le passé. Et si c'est inscrit dans un Plan d'urbanisme, donc dans une vision à long terme de ce que ça doit être l'aménagement de l'espace public et la forme de participation civique, on pense qu'il y a des garanties à ce que n'importe quel gouvernement arrive et change le tout.

**LE PRÉSIDENT :**

3685 C'est noté. Merci monsieur.

**M. ANDRES FONTECILLA :**

Merci.

3690 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, l'assemblée publique de ce soir est terminée. Ceux qui auraient l'intention de présenter un mémoire le 21 et le 22 juin, premièrement, vous devez vous inscrire d'avance auprès de l'Office. Et, deuxièmement, pour que les commissaires puissent prendre connaissance de votre mémoire, nous vous demandons de le faire parvenir autant que possible d'ici lundi 3695 de votre mémoire, nous vous demandons de le faire parvenir autant que possible d'ici lundi prochain le 14 juin à 16 h, en dix exemplaires papier et en format électronique.

Merci à tous et, quant à nous, on se revoit lundi soir prochain.

3700 \*\*\*\*\*

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe judiciaire, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

3705 ET J'AI SIGNÉ:

\_\_\_\_\_  
**LISE MAISONNEUVE, s.o.**

3710