

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 2

Séance tenue le 19 mai, à 19 h
Fraternité des policiers et policières de Montréal
480, Gilford
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 18 MAI 2004	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION PAR LA VILLE DE MONTRÉAL	3
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
ROBERT ASCAH	15
ÉRIC MICHAUD	22
ALAIN TREMBLAY	35
RÉJEAN BENOÎT	39
JOSEPH BRIANT CENTAINES	43
MARIE-FRANCE PINARD	48
CLAUDE MAINVILLE	52
PIERRE-ALAIN COTNOIR	62
ÉRIC MICHAUD	67
ANDRÉ-BERNARD GUÉVIN	72
JOSEPH BRIANT CENTAINES	77
ÉTIENNE COUTU	82
ABBAS NABIL	85
COMMENTAIRES :	
JOSEPH BRIANT CENTAINES	91

MOT DU PRÉSIDENT**LE PRÉSIDENT:**

5 Bonsoir mesdames, messieurs, et 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. À la table à notre droite, vous voyez
madame Michelle Bertrand et monsieur Stéphane Doré qui sont les analystes de la Commission.
10 Nous serons également secondés par monsieur Luc Doré, monsieur Jean-François Lévesque et
madame Catherine Moreau à la table d'accueil qui est située à l'entrée de la salle donc.

 L'assemblée de ce soir est enregistrée, monsieur Donald Dufour en est le sténotypiste, et
monsieur Serge Boissé s'occupe de la sonorisation. L'enregistrement et sa transcription écrite
15 seront mis à la disposition du public avec le reste de la documentation dans les jours qui viennent.

 À la table à notre gauche, vous voyez les personnes qui nous présenteront la proposition
de révision du 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
20 patrimoine. Il est secondé ce soir par madame Lise Bernier, chargée de projets en urbanisme, et
par monsieur Jean-François Morin, conseiller en aménagement au même service. Et au besoin,
d'autres personnes venant des services de la Ville sont présentes pour répondre, s'il y a lieu, à
des questions dans divers domaines.

25 Donc, selon la Charte de la ville de Montréal, c'est l'Office de consultation publique qui a
le mandat de consulter les citoyens sur le Plan d'urbanisme révisé. Comme toutes les
consultations publiques, celle-ci est destinée d'abord aux citoyens qui ont le droit d'être bien
renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont aussi le droit de faire
valeur leur opinion dans le but d'influencer les décisions relatives à ces projets. Les consultations
30 de l'Office doivent être conduites de façon crédible, transparente et efficace. 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 d'ailleurs disponible à la table d'accueil et sur le site Internet de
l'Office.
35

 La proposition de Plan d'urbanisme dont nous ont parlé ce soir est le résultat d'un travail
entrepris il y a plusieurs mois. Le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine a
élaboré la proposition avec la collaboration des responsables de l'aménagement du territoire dans
les arrondissements. Dans bien des cas d'ailleurs, les citoyens ont pu s'informer ou donner leur
40 point de vue sur les enjeux de leur quartier à l'occasion de réunions de travail convoquées par leur
arrondissement. Et je sais que le travail se poursuit au cours des prochaines semaines pour les
citoyens du Plateau Mont-Royal. Il y aura des consultations sur les chapitres particuliers du Plan
d'urbanisme qui concernent ce quartier. Ces consultations-là ne sont pas tenues par l'Office de

45 consultation publique, mais ça aura lieu au cours des prochaines semaines et je vous invite à vous renseigner à ce sujet-là à la table d'accueil.

60 Donc, la proposition qui vous sera présentée tout à l'heure est axée sur les éléments du Plan d'urbanisme qui vise tout le territoire de Montréal ou qui intéresse l'ensemble des citoyens. Le Plan d'urbanisme révisé doit être adopté d'ici la fin décembre deux mille quatre (2004) pour devenir le cadre commun des plans, des règlements et des actions touchant cet espace qui constitue notre milieu de vie.

55 Toute consultation publique comprend deux parties. La première partie est pour permettre aux citoyens et à la Commission d'obtenir toute l'information disponible sur la proposition de révision du Plan d'urbanisme et sur ces conséquences. La deuxième partie permet aux citoyens de prendre position.

60 Pour cette consultation-ci, nous avons prévu dix séances comme celle-ci à travers le territoire, et elles sont principalement destinées à informer les citoyens. Ce soir donc nous entendrons en première partie la présentation du projet et les questions des citoyens. Ensuite, il y aura une deuxième partie pour ceux qui désirent exprimer leur opinion dès aujourd'hui ou qui ont déjà un mémoire à déposer. La Commission peut aussi tenir des consultations ou des séances additionnelles au besoin.

65 Et finalement, nous aurons des séances plénières le vingt et un (21) et vingt-deux (22) juin dans l'après-midi et en soirée, et ça c'est 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. Donc, le vingt et un (21) et le vingt-deux (22) juin, il n'y aura ni présentation de la Ville ni période de questions, exclusivement présentation des opinions des citoyens.

70 Alors tout à l'heure, après la présentation de monsieur Sainte-Marie, les citoyens pourront venir poser leurs questions. Pour cela, il faudra donner son nom à la table d'accueil, et l'inscription aura lieu pendant la pause que nous allons prendre après la présentation. Plus tard, j'inviterai les gens à venir donner leur opinion ou à nous communiquer leurs préoccupations et leurs commentaires. Comme pour la première partie, les personnes qui veulent donner leur opinion devront d'abord s'inscrire et je vous donnerai tous les détails tout à l'heure.

80 Une fois qu'on aura terminé nos assemblées de consultation, les commissaires prépareront leur rapport à la lumière de l'information reçue et des opinions que les citoyens auront exprimées. Nous prévoyons remettre notre rapport au président de l'Office dans le courant du mois de septembre. Et le président de l'Office transmettra ce rapport au maire et au président du comité exécutif. Il rendra ensuite le rapport public. Les personnes intéressées à le recevoir pourront laisser leur nom et leur adresse à la table d'accueil. Il faut se rappeler que le rapport de la Commission sera consultatif et non décisionnel. La décision d'adopter, de modifier ou de rejeter le Plan d'urbanisme révisé appartient au conseil de la Ville de Montréal sur recommandation du comité exécutif.

90 Ma tâche principale ce soir est de favoriser la participation de tout le monde et de
 permettre à tous de bien se renseigner. C'est une tâche évidemment que je partage avec mes
 collègues commissaires. Pour y arriver, rien de tel qu'un climat serein où les échanges se font
 dans le respect mutuel et la courtoisie. Je sais de toute façon qu'il y a bon nombre d'entre vous qui
 sont des habitués des consultations publiques, et je n'ai aucune crainte sur le bon déroulement de
 cette assemblée. Je vous rappelle tout de même que je ne permettrai ni manifestations
 95 d'approbation ou de désapprobation, ni remarques désobligeantes, ni propos diffamatoires, ni
 attitudes méprisantes.

J'invite maintenant monsieur Pierre Sainte-Marie à faire la présentation du projet de Plan
 d'urbanisme révisé.

100 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Bonsoir monsieur Paré, bonsoir madame Chauvin, bonsoir monsieur Beauchamp,
 mesdames, messieurs, bonsoir. Qu'est-ce que le Plan d'urbanisme? Le Plan d'urbanisme est
 d'abord une obligation de la loi, de la Charte de la Ville de Montréal. Le Plan d'urbanisme est
 105 adopté par le conseil municipal. Il relève donc du conseil de l'ensemble de la Ville. Il présente, il
 comprend une vision d'aménagement quant au développement de la Ville et en particulier des
 orientations et des objectifs, de même que différents paramètres réglementaires, on y viendra
 plus en détail, et diverses mesures de mise en oeuvre.

110 L'élaboration du Plan d'urbanisme a commencé avec la tenue du Sommet de Montréal en
 juin deux mille deux (2002). Comme l'indiquait monsieur Paré à la suite de la consultation
 publique et du rapport que l'Office produira, le Plan sera adopté par le conseil municipal
 normalement d'ici la fin de l'année deux mille quatre (2004) conformément aux exigences de la loi.

115 Le Plan d'urbanisme découle de plusieurs consensus atteints au Sommet de Montréal
 dont le plus important est que le Plan d'urbanisme devienne véritablement le document municipal
 de référence en matière d'intervention sur le territoire. Donc, pour l'administration municipale pour
 les responsables politiques, le Plan d'urbanisme est non seulement une obligation juridique mais
 est effectivement un outil important pour construire le Montréal de demain.

120 L'élaboration du Plan d'urbanisme se fait en fonction d'une approche qui est adaptée à la
 nouvelle réalité de la Ville et qui, en particulier, vise l'équilibre entre le traitement des enjeux pan-
 montréalais et la mise en valeur des caractéristiques distinctives de chacun des vingt-sept (27)
 arrondissements. Cette recherche d'équilibre se retrouve dans la structure même du Plan
 125 d'urbanisme.

La première partie présente donc des éléments pan- montréalais, le traitement des
 éléments pan-montréalais. La deuxième partie comprend un document spécifique ou une série de
 documents spécifiques à chacun des arrondissements. Et la troisième partie correspond au
 130 document complémentaire qui vient préciser des règles et des critères qui devront être intégrés

dans les règlements d'urbanisme adoptés par les arrondissements. Ces règlements d'urbanisme d'ailleurs doivent être conformes à l'ensemble du Plan.

135 Le Plan d'urbanisme est basé sur le parti d'aménagement fondé sur la notion de développement durable qui se traduit en particulier par le désir de la Ville de consolider son territoire, c'est-à-dire de faire en sorte que le développement se réalise d'abord dans les secteurs déjà desservis en infrastructures, que ce soit en infrastructures d'aqueduc ou d'égout ou en infrastructures de transport.

140 La notion de développement durable justement entraîne une importance majeure accordée au transport collectif qui est véritablement vu comme le moyen de transport d'avenir pour Montréal. Enfin, la notion de développement durable recouvre, entraîne celle de la qualité de l'architecture et de l'aménagement urbain en général.

145 Le parti d'aménagement reconnaît que la Ville de Montréal est largement construite. Et l'ensemble des secteurs qu'on voit en beige sur la carte ou enfin en couleur pâle correspondent aux secteurs établis, aux secteurs donc pour lesquels la Ville vise d'abord une consolidation de ce qui est déjà là, c'est-à-dire qu'il ne s'agit pas de secteurs figés, de secteurs qui ne changeront pas, mais le changement se fera parfaitement dans le respect de ce qui est déjà établi tant au
150 niveau de la forme bâti que des usages, des activités qui sont permises.

Les secteurs qui apparaissent en bourgogne correspondent aux secteurs à transformer, donc aux secteurs qui présentement souvent sont sous utilisés, il s'agit souvent de secteurs industriels ou de friches ferroviaires, qu'on veut donc transformer pour intensifier les usages et
155 consolider le tissu urbain.

Signalons en particulier les abords de la voie du Canadien Pacifique, par exemple la cour de triage d'Outremont, le secteur Iberville qui est ici, le Technoparc Bonaventure qui longe l'autoroute qui est présentement sur le bord du fleuve.

160 Les secteurs en marine sont les secteurs à construire. Il s'agit des derniers grands secteurs vacants de l'île de Montréal, et évidemment le Plan prévoit la construction, le développement de ces secteurs.

165 Mentionnons également la zone agricole parce que oui, il y a une zone agricole à Montréal dans l'ouest de l'île Bizard et ici à Senneville et à Sainte-Anne-de-Bellevue, une zone agricole qui est décrétée par le gouvernement du Québec mais confirmée donc par la ville de Montréal dans son projet de Plan, l'idée étant, bien sûr, de favoriser la consolidation du tissu urbain comme on l'a dit, donc de construire dans les secteurs déjà desservis, et aussi de protéger
170 le caractère de ces secteurs qui contribuent à l'identité de Montréal.

Le parti d'aménagement se décline en sept grandes orientations qui portent sur les milieux de vie, le transport, le développement du centre et des secteurs d'emplois, la qualité du paysage urbain et l'architecture, la valorisation du patrimoine bâti, archéologique et naturel, et enfin la

175 qualité de l'environnement. On va maintenant regarder une à une chacune de ces orientations en un peu plus de détails.

La qualité des milieux de vie est évidemment primordiale puisque les Montréalais avant tout habitent leur ville. Le premier objectif qui découle de cette orientation est effectivement
180 d'améliorer la qualité des milieux de vie existants. Le Plan comprend une charte de la qualité des milieux de vie qui identifie un certain nombre de critères que la Ville entend respecter dans l'aménagement des différents secteurs de la ville.

La Ville en particulier entend intervenir dans les secteurs à revitaliser qui apparaissent en
185 couleur orangée sur la carte, des secteurs qui ont été définis en fonction de données socio-économiques, des données socio-économiques évidemment les plus récentes. Signalons par exemple la partie sud de Rosemont, une bonne partie ici de Villeray-Saint-Michel, le quartier Sainte-Marie et une bonne partie de Hochelaga-Maisonneuve.

La Ville entend également soutenir dans les dix ans suivant l'adoption du Plan
190 d'urbanisme, la construction de soixante (60) à soixante-quinze mille (75 000) logements. Il s'agira pour la ville de Montréal d'une part de marché dans la région métropolitaine correspondant à quarante (40 %) à cinquante pour cent (50 %) du total, ce qui est beaucoup plus que ce que la Ville a réussi à atteindre depuis plusieurs années.

195 Plusieurs secteurs donc sont appelés à être développés à des fins résidentielles. On a parlé du triage d'Outremont. Parlons du faubourg Québec qui est immédiatement à l'est du Vieux-Montréal et dont le développement est amorcé mais demeure à compléter. Parlons également du secteur derrière le village olympique qui présente un potentiel extrêmement important.

200 En termes de transport, la Ville entend d'abord s'assurer que les infrastructures de transport contribueront effectivement à structurer le milieu urbain. On l'a mentionné, l'importance sera accordée au transport en commun et à cette fin, la première intervention de la Ville sera de s'assurer du maintien et de la réhabilitation des infrastructures de transport et en particulier du
205 métro. Vous savez que le métro pour simplement maintenir son niveau de qualité, doit faire l'objet de plusieurs centaines de milliers de dollars d'investissements.

On prévoit également améliorer la desserte en transport collectif en prolongeant le métro
210 ici de la station Saint-Michel jusqu'au boulevard des Galeries d'Anjou, et de la station Côte-Vertu jusqu'à l'actuelle gare de Bois-Franc.

On prévoit également des interventions sur le réseau de train de banlieue. Le réseau de
215 train de banlieue a été conçu avant tout pour desservir les gens de l'extérieur de Montréal. Et il semble important que les Montréalais puissent aussi en bénéficier particulièrement dans les secteurs qui sont mal desservis par le transport collectif. Pensons par exemple ici à Côte-Saint-Luc à une gare donc qui pourrait être implantée là où se trouve présentement le Centre d'achats Côte-Saint-Luc.

220 Une intervention est également prévue dans l'axe de l'avenue du Parc en termes de
l'implantation d'un système léger sur rail. Il s'agit de favoriser une plus grande utilisation du
transport collectif dans le secteur. Une intervention semblable est prévue également à partir de la
Rive-Sud en remplacement éventuellement de la voie réservée du pont Champlain. Ces deux
projets sont à l'étude par le ministère des Transports. Aucune décision n'est prise. Il faudra bien
225 sûr s'assurer dans la perspective de leur réalisation, qu'ils se fassent dans le respect complet du
milieu urbain qu'ils traverseront.

Il y a également des mesures préférentielles pour le transport collectif qui sont prévues.
Dans l'axe par exemple, on y voit ici en tireté vert dans l'axe donc de la rue Notre-Dame, sur la
rue Beaubien, le boulevard Rosemont et le boulevard Saint-Michel.

230 Il est démontré que les personnes qui habitent ou travaillent à proximité du métro ou d'une
gare de banlieue ont beaucoup plus tendance à utiliser le transport collectif que ceux qui habitent
évidemment plus loin ou travaillent plus loin. On a donc étudié l'ensemble des stations de métro,
l'ensemble des gares pour voir celles dont les abords présentent effectivement un potentiel de
235 développement. Il s'agit donc des secteurs identifiés par un soleil jaune. Pour chacun d'eux, donc
la Ville vise une intensification du développement.

Malgré l'importance à accorder au transport collectif, différentes interventions sont
également requises sur le réseau routier. Par exemple, la réfection de la rue Notre-Dame, la
240 modernisation de la rue Notre-Dame, la réfection de l'autoroute Métropolitaine, le déplacement de
l'autoroute Bonaventure, en fait, son remplacement par un boulevard urbain qui serait situé non
pas sur le bord de l'eau comme présentement mais à l'intérieur du site de façon à dégager les
berges et à permettre leur utilisation à des fins récréatives.

245 Le démantèlement de l'échangeur des avenues du Parc et des Pins et son remplacement
par une intersection beaucoup plus urbaine qui permettra une interface beaucoup plus
intéressante entre le Mont-Royal et les secteurs environnants.

250 Le vélo est vu comme un mode de transport à part entière, et le Plan d'urbanisme prévoit
donc différentes interventions de façon justement à compléter l'armature des voies cyclables sur le
territoire de Montréal, armature à laquelle pourront se greffer des voies cyclables locales qui
seront déterminées par chacun des arrondissements.

255 Mentionnons en particulier la voie de ceinture qui doit être complétée, la voie de ceinture
de l'île de Montréal, la voie de ceinture également de l'île Bizard et de l'île des Soeurs. Différentes
voies nord-sud sont également prévues. On prévoit l'aménagement de la route verte dans l'axe de
la voie du CP. On prévoit également un lien dont le tracé précis reste à déterminer, un lien
traversant le centre-ville. Il y a également le prolongement de la voie cyclable de la rue Saint-
Zotique jusqu'à Anjou.

260 Montréal est un carrefour important en termes de transport des marchandises. Le
transport des marchandises jouant un rôle important dans l'économie de Montréal. Et le Plan

d'urbanisme vient donc confirmer le rôle de Montréal à cet effet en confirmant la permanence des infrastructures ferroviaires, la voie du CP notamment entre le port et les cours de triage.

265

Il est visé que dans le cadre du schéma d'aménagement de la CMM, la CMM couvre donc l'ensemble de la région métropolitaine, son schéma d'aménagement est présentement en voie d'élaboration. On espère agir pour qu'effectivement une part grandissante des infrastructures de transport se retrouve à l'extérieur du territoire de Montréal. Mais il faut quand même pour l'instant réaliser qu'elles sont ici et qu'il importe qu'elles demeurent. Pourtant, déjà la cour de triage d'Outremont est affectée à un autre usage, à un usage résidentiel comme on l'a mentionné.

270

Le développement du centre se situe parfaitement dans l'approche de développement durable puisque le centre est de loin le secteur le mieux desservi en transport collectif, et que le centre présente également un potentiel de développement extrêmement important à cause des terrains vacants et des stationnements qu'on y trouve.

275

Il s'agit pour la Ville en particulier d'accroître les fonctions qui contribuent au rayonnement métropolitain, national et international du centre, en particulier les activités de bureau, le commerce, le tourisme, les activités institutionnelles et aussi bien sûr les activités culturelles. Il s'agit également d'accroître le dynamisme résidentiel du centre qui s'est amorcé à la suite du Plan d'urbanisme de mil neuf cent quatre-vingt-douze (1992).

280

Finalement, la Ville entend agir pour renforcer la cohérence et le caractère d'ensemble du centre, en soutenant justement le développement des nombreux terrains vacants et des stationnements qu'on y trouve.

285

Le développement. La consolidation des secteurs d'emplois est évidemment essentielle pour l'avenir de Montréal. Montréal a la chance d'avoir une diversité de secteurs d'emplois pour lesquels de façon générale, on entend intensifier donc la densité d'emplois.

290

On voit sur la carte les différents types de secteurs d'emplois. D'abord, le secteur des affaires, les secteurs d'affaires et de commerces, les secteurs industriels qui apparaissent en couleur mauve, les secteurs d'entreprises, par exemple le Technoparc de Saint-Laurent, les abords de l'échangeur de Dorval, et également les secteurs institutionnels.

295

Alors, pour chacun d'eux, qu'il s'agisse du Technoparc Angus, qu'il s'agisse des abords des voies du CP dont on entend assurer la vocation d'emploi dans un esprit de développement de la mixité, qu'il s'agisse également des secteurs institutionnels qui correspondent souvent à des institutions précises, par exemple l'hôpital Maisonneuve-Rosemont ou l'Hôtel-Dieu ou l'UQAM, la Ville vise donc une intensification comme je le disais du nombre d'emplois qui sont présents.

300

La qualité du paysage urbain et de l'architecture est au coeur du Plan d'urbanisme. Il s'agit d'abord de mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire de la ville et également l'ensemble des caractéristiques identitaires de Montréal.

305

310 Pour le mont Royal, on vise d'abord à maintenir le plafond absolu de hauteur qui correspond à celui de la montagne, et aussi à assurer le dégagement avec des limites de hauteur adéquates, le dégagement de la montagne comme telle pour éviter évidemment que les bâtiments viennent masquer le mont Royal complètement.

315 On prévoit également la préservation et la mise en valeur d'un ensemble de vues vers le mont Royal, surtout des vues axiales qu'on voit ici. Par exemple dans l'axe de la rue Roy, de la rue Duluth, de la rue Mont-Royal, et également depuis le mont Royal, depuis le belvédère évidemment du chalet, mais également à partir de points qui regardent vers le nord par exemple à partir de l'oratoire ou de l'Université de Montréal.

320 Les caractéristiques identitaires incluent également les entrées de ville, les entrées de ville qui sont extrêmement importantes puisque Montréal bien sûr est entourée d'eau, il y a quinze (15) ponts et par exemple, des travaux sont déjà entrepris pour améliorer l'entrée de ville à partir du pont Jacques-Cartier.

325 Le caractère insulaire de Montréal est au coeur de son identité. On rejoint en fait avec le parcours riverain plusieurs objectifs. Le parcours riverain correspond au boulevard Gouin, au boulevard du Bord du Lac, au boulevard Lasalle et à la rue Notre-Dame et aussi au pourtour de l'île Bizard et de l'île des Soeurs. On rejoint donc plusieurs objectifs, à la fois un objectif symbolique, un objectif identitaire, un objectif de mise en valeur des éléments patrimoniaux, qu'il s'agisse des éléments du patrimoine bâti ou des éléments de patrimoine naturel, et également des objectifs environnementaux en termes de mise en valeur des berges et d'assurance d'une qualité de l'eau adéquate.

335 La Ville entend favoriser une qualité d'architecture supérieure sur son territoire, notamment par le biais de comité de révision des projets, et aussi en mettant en place une série de lignes directrices qui sont présentement en voie d'élaboration à la suite d'une entente entre la Ville et les universités.

340 L'aménagement du domaine public devra se faire en accordant la priorité aux piétons et en s'assurant évidemment de répondre aux caractéristiques de convivialité qui sont celles de Montréal.

345 Finalement, il sera important, on le mentionnait par rapport au SLR, de s'assurer que les nouvelles infrastructures de transport s'implantent en ajoutant à la qualité du milieu urbain et non pas simplement comme infrastructures de transport comme on a pu le constater dans le passé avec par exemple l'autoroute Décarie.

350 La valorisation du patrimoine bâti, archéologique et naturel est extrêmement importante. Le patrimoine bâti est vu non seulement comme correspondant aux immeubles très anciens ou aux immeubles monumentaux, mais également comme comprenant les bâtiments, les secteurs d'intérêt plus local, plus vernaculaire comme la Cité Jardin ici, et comme comprenant également des éléments plus modernes, qu'il s'agisse de la Place Ville-Marie ou de Westmount Square.

355 On voit ici l'ensemble des secteurs patrimoniaux qui sont protégés par le Plan. La réglementation de zonage adoptée par les arrondissements devra donc se conformer au Plan et inclure des mesures particulières pour protéger l'ensemble des secteurs qu'on voit ici. Les secteurs qui comprennent l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, une très grande partie du centre-ville, du Plateau Mont-Royal, de Rosemont, de même que l'ensemble des sites institutionnels comme par exemple l'Hôtel-Dieu ou le Carmel.

360 On l'a dit, Montréal est une ville qui est maintenant très largement bâtie. Les éléments naturels qui demeurent, qu'il s'agisse de bois, de milieu humide, de berges, sont d'autant plus importants, et le Plan d'urbanisme entend donc les protéger et les mettre en valeur en particulier par la mise en valeur des dix écoterritoires qu'on retrouve ici, écoterritoires qui correspondent donc au mont Royal, aux rapides de Lachine, aux abords de la rivière de l'Anse-à-l'Orme, ici une bonne partie de l'île Bizard, aux abords du ruisseau De Montigny, et également à tout le nord-est de l'île.

365 Il ne s'agit pas pour la Ville d'acquérir tous ces secteurs pour en faire des parcs, mais bien de s'assurer que le développement de ces secteurs se fera en préservant l'ensemble des éléments naturels d'intérêts qui s'y trouve.

370 Finalement, on doit assurer à Montréal une amélioration de la qualité de l'environnement. Le Plan, en encourageant l'utilisation du transport en commun contribuera donc à réduire les émissions de polluant atmosphérique. On l'a mentionné aussi, le développement de Montréal se fera largement sur des sites à transformer, des sites donc qui ont déjà été urbanisés et qui présentent des risques de contamination. La décontamination des sols est donc essentielle pour assurer le développement à Montréal.

380 Il faudra s'assurer également que l'impact des nuisances est atténué pour les milieux résidentiels. Les nuisances générées par exemple par le transport ferroviaire ou par la circulation de transit sur les grandes artères.

385 Le Plan d'urbanisme constitue un contrat social quant à l'avenir de la Ville. Sa mise en oeuvre fera l'objet d'un bilan annuel qui sera discuté par une commission du conseil, qui sera discuté publiquement à tous les ans, ce qui permettra donc aux citoyens de venir émettre leur opinion sur les éléments réalisés et sur les priorités à accorder dans l'année suivante quant à la réalisation du plan d'urbanisme.

390 La mise en oeuvre du plan se fera d'abord par le biais de paramètres réglementaires, de paramètres réglementaires comprenant par exemple l'affectation du sol, c'est-à-dire la désignation pour chacune des parties du territoire des grandes familles d'activités qui sont possibles. Le zonage établi par les arrondissements devra se conformer et préciser les affectations précisées par le plan.

395 Les secteurs qui apparaissent en beige correspondent aux secteurs résidentiels, secteurs
résidentiels qui comprennent non seulement des activités d'habitation mais également le
commerce, les parcs, les équipements collectifs locaux, les écoles, les églises.

400 Les secteurs en rose sont les secteurs qui sont réservés aux activités d'emplois, il s'agit
de secteurs où les nuisances générées par les activités d'emplois sont telles que l'habitation n'est
véritablement pas souhaitable.

405 Et finalement à l'inverse, les secteurs orangés sont ceux où à la fois les activités
d'habitation et d'emplois sont encouragées puisque les activités d'emplois dans ces cas-là ne
génèrent pas de nuisances inconsidérées.

410 Le Plan d'urbanisme précise également des balises en termes de densité du bâti.
L'intensité de la couleur bien sûr correspond à l'importance de la densité. On retrouve donc ici au
centre-ville les densités les plus importantes, aux extrémités, les densités les moins importantes.
Le centre de l'île évidemment qui est desservi par le métro correspond à une densité moyenne.

415 La mise en oeuvre du Plan d'urbanisme se fera également par des interventions sur le
domaine public et sur le domaine public essentiellement par des immobilisations particulièrement
par rapport aux infrastructures, aux infrastructures de transport, d'aqueduc, d'égout.

420 La mise en oeuvre se fera également par des programmes d'aide, de soutien. On a
mentionné l'importance d'intensifier le développement autour de certaines gares et de certaines
stations de métro. Des programmes pourront donc venir aider, soutenir, encourager ce
développement. De la même façon, la Ville agira pour réhabiliter certains sites contaminés et
pour protéger et mettre en valeur des milieux naturels.

425 La mise en oeuvre du Plan d'urbanisme ne se fera pas seulement par la Ville mais se fera
vraiment en partenariat avec un ensemble d'intervenants, qu'il s'agisse du gouvernement du
Québec, du gouvernement du Canada, mais également d'un ensemble de partenaires associatifs
comme Héritage Montréal ou les Amis de la montagne ou Vélo Québec, également évidemment
avec la collaboration du secteur privé.

430 Le Plan d'urbanisme identifie vingt-six (26) secteurs stratégiques qui, à cause de la
complexité de la problématique d'aménagement qu'on y trouve, feront l'objet à la suite de
l'adoption du plan d'urbanisme, d'une planification détaillée. Alors, ces secteurs sont très
diversifiés. Nous allons vous présenter un peu plus en détail trois secteurs ce soir. Je passe la
parole à cet effet-là à ma collègue Lise Bernier.

MME LISE BERNIER :

435 Merci. Alors, bonsoir mesdames et messieurs. Donc, comme monsieur Sainte-Marie le
disait, nous présenterons ici les orientations pour trois secteurs de planification détaillée situés
dans la partie centrale de l'île de Montréal. Donc, d'abord le mont Royal. On reconnaît ici sur la

photo aérienne le parc du mont Royal, le secteur des cimetières, de l'Université de Montréal ainsi que le sommet de Westmount.

440

Plus d'une décennie s'est écoulée depuis l'adoption du plan de mise en valeur du mont Royal en mil neuf cent quatre-vingt-douze (1992). Les préoccupations récentes à l'égard de la protection des paysages ainsi que le nouveau statut d'arrondissement historique et naturel mettent en évidence l'intérêt d'actualiser la planification et la gestion de ce territoire.

445

Le Plan propose donc les orientations suivantes pour le secteur de planification détaillée du mont Royal : assurer la pérennité de la valeur symbolique et d'usage du mont Royal; protéger et mettre en valeur les éléments significatifs du patrimoine tant bâti, naturel et paysagé, ainsi que certaines vues sur et depuis le mont Royal; enfin, améliorer les liens entre le mont Royal et les milieux avoisinants notamment par des accès piétonniers et cyclables et par la desserte en transport collectif et touristique.

450

Un deuxième secteur de planification détaillée, les abords des voies du CP. Comme on le mentionnait plus tôt, ce corridor est le principal lien ferroviaire de transport des marchandises avec le port de Montréal situé plus au sud.

455

Le secteur visé par cette planification détaillée s'étend du viaduc Rockland jusqu'à la station de métro Rosemont et est composé notamment de la cour Outremont, du secteur Marconi-Alexandra, ainsi que du secteur de Gaspé dans la partie nord du Plateau Mont-Royal.

460

L'urbanisation initiale aux abords des voies ferrées a été essentiellement à caractère industriel. Avec le déclin de l'activité manufacturière au centre de l'île, la vocation de certains secteurs a déjà été modifiée pour y accueillir de nouvelles formes d'activités d'emplois et de l'habitation, pensons notamment au secteur Angus et à la cour Papineau.

465

Dans la volonté de réaménager les secteurs en transformation et de renforcer les activités dans les quartiers bien desservis en transport collectif, le plan propose donc les orientations suivantes pour le secteur des abords des voies du CP: consolider et diversifier les activités d'emplois, intensifier les activités au bord des stations de métro ainsi que favoriser la construction résidentielle dans certaines parties du secteur notamment sur le site du triage Outremont.

470

Un troisième secteur, le complexe et le village olympique. On reconnaît sur la photo aérienne évidemment le stade, le jardin botanique, le parc Maisonneuve ainsi que le village olympique à l'est de la rue Viau, le long de la rue Sherbrooke.

475

Initialement conçu comme un ensemble dédié au sport, le complexe olympique forme maintenant avec le jardin botanique et le parc Maisonneuve, un important pôle récréo-touristique. Ce secteur a toutefois subi d'importants changements, par exemple la transformation du Vélodrome en Biodôme, l'insertion du complexe de cinéma, et éventuellement le réaménagement de la tour du stade pour y accueillir des bureaux.

480

Donc, une réflexion est nécessaire pour assurer un aménagement intégrer des espaces à construire et à transformer, ainsi que pour améliorer l'interface entre les différentes composantes du site et le quartier environnant.

485

Le plan propose les orientations suivantes pour ce secteur de planification détaillée: consolider la vocation récréo-touristique, mettre en valeur les éléments patrimoniaux, améliorer l'intégration du site aux milieux environnants, et finalement améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes.

490

Alors, cela complète la brève présentation de trois secteurs de planification détaillée. Je repasse la parole à monsieur Sainte-Marie.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

495

Merci Lise. Alors, tout ça c'était le résumé de la partie I du Plan. La partie II comme on l'a mentionné plus tôt, correspond à une série de documents spécifiques à chacun des arrondissements. Donc, dans le document qui est présenté, qui est soumis à la consultation publique maintenant et qui sera soumis pour adoption au conseil après sa finalisation à la fin de l'automne, on a donc pour chaque arrondissement la synthèse des orientations pan-montréalaise, un agrandissement de la carte d'affectation du sol, un agrandissement de la carte de densité, un agrandissement de la carte des parcs et des espaces verts, un agrandissement des secteurs de patrimoine, et également la liste des bâtiments présentant un intérêt architectural ou patrimonial dans l'arrondissement et donc devant être protégés.

500

J'oubliais de le dire et pourtant c'est très important, il y a une démarche qui a été amorcée dans pratiquement tous les arrondissements quant à l'élaboration d'un chapitre spécifique à chacun des arrondissements qui va surtout traiter des enjeux locaux. Monsieur Paré faisait référence tantôt au processus de concertation qui se poursuit dans le Plateau Mont-Royal, qui va se poursuivre si je me souviens bien, le trente et un (31) mai.

505

Ces chapitres une fois finalisés seront intégrés au Plan d'urbanisme une fois qu'il aura été adopté par le conseil à l'initiative de chacun des conseils d'arrondissements. Évidemment, cela se fera pour les arrondissements qui souhaitent le faire. Si jamais les arrondissements jugent que ce n'est pas nécessaire, il n'y aura pas de chapitre pour leur arrondissement spécifique.

510

La troisième partie du document, on l'a dit, correspond au document complémentaire qui vient préciser des règles et des critères qui devront donc être repris dans chacun des règlements de zonage d'arrondissements. Ces règles et ces critères portent sur le paysage urbain sur des éléments comme le mont Royal, la végétation et différents milieux particuliers. Ils portent également sur les fonctions urbaines, qu'il s'agisse des commerces, des institutions, des usages générateurs de nuisance ou des stationnements.

515

Finalement, le document complémentaire traite également de l'interface entre les arrondissements. Chaque arrondissement est responsable, on l'a dit, de son zonage mais

520

525

530 souvent les limites d'arrondissements correspondent à des voies publiques qui ne constituent pas des barrières particulières. La rue Sherbrooke par exemple est la limite entre l'arrondissement de Ville-Marie et le Plateau Mont-Royal. Des mesures sont donc prises pour s'assurer que des projets, des changements de zonage d'un côté de la limite d'arrondissements font l'objet d'une consultation adéquate de l'autre côté de la limite.

535 Les étapes à venir, on l'a dit, à la suite de la consultation publique, publication du rapport de l'Office et finalisation du Plan, adoption par le conseil municipal. Par la suite, intégration des chapitres d'arrondissements, et réalisation de la planification détaillée des vingt-six (26) secteurs stratégiques qu'on mentionnait. Ça complète la présentation. Il nous fera plaisir de répondre à vos questions.

LE PRÉSIDENT :

540 Merci beaucoup Monsieur Sainte-Marie, merci Madame Bernier. Écoutez, nous allons prendre dans quelques instants une pause de quinze (15) minutes. Pendant cette période, pendant cette pause, les personnes intéressées à poser des questions peuvent s'inscrire à la table d'accueil. Je vous dis tout de suite, le registre restera quand même ouvert après la pause pour que vous puissiez continuer à vous inscrire et au retour de la pause, j'inviterai les gens à venir s'asseoir devant la Commission selon l'ordre d'inscription. Je permettrai à ce moment-là deux questions par intervention. Et comme le registre reste ouvert durant toute la première partie, donc vous pourrez vous réinscrire pour des questions supplémentaires.

550 De plus, selon le nombre de personnes inscrites et voyant évidemment qu'on a une auditoire considérable ce soir, au retour de la pause, je vous confirmerai si on tient demain soir une séance complémentaire. Je rappelle que ces séances ont pour premier objectif de donner de l'information sur le plan d'urbanisme, donc de répondre à vos questions. Le cas échéant, on gèrera en conséquence pour recevoir aussi les commentaires de ceux qui veulent les faire séance tenante. Mais la priorité du déroulement de la soirée donc, c'est de faire place à l'information, donc aux questions des citoyens et aux réponses à aller chercher.

560 Donc, de retour dans quinze (15) minutes, et je signale qu'il reste des places libres à l'avant ici et qu'on peut rajouter des chaises.

SUSPENSION

REPRISE

565 LE PRÉSIDENT :

Alors, nous allons reprendre. À partir du nombre de personnes qui se sont inscrites pour poser des questions, il ne semble pas qu'il sera opportun ou nécessaire de tenir une réunion

570 demain soir. Donc, je recevrai toutes les personnes qui sont inscrites. Et ensuite, je pense qu'on
pourra consacrer un peu de temps à recevoir les commentaires ou les opinions de ceux qui
veulent en donner ce soir.

575 Deuxième chose. Pendant les échanges pour le bénéfice de tout le monde, je demande
aux gens donc de ne pas tenir de conversations latérales à l'arrière de la salle. Il y a un vestibule,
il y a surtout un espace dehors. Il fait beau ce soir d'ailleurs et vous êtes tous courageux d'être
venus, mais pour les conversations en aparté, je vous demande d'aller à l'extérieur pour le
bénéfice de tout le monde.

580 Donc, j'appellerai tout à l'heure les gens dans l'ordre où ils se sont inscrits. Comme je l'ai
dit, je permettrai deux questions par intervention, et les gens qui le jugent à propos pourront se
réinscrire.

585 Je vous demande d'éviter les sous-questions et de ne pas faire de préambule sauf si c'est
indispensable pour comprendre votre question. Je vous demande aussi de réserver vos opinions
pour la deuxième partie de la soirée. Alors, toutes les questions doivent être adressées au
président de la Commission, donc à moi. Toutes les réponses doivent aussi bien sûr être
adressées à la Commission. Il n'y aura pas d'échange direct entre le porte-parole, les personnes
ressources, et le public.

590 Enfin, mes collègues et moi, nous pouvons intervenir pour obtenir de l'information
supplémentaire, des clarifications. Et nous allons nous assurer que toutes les questions reçoivent
une réponse. Si les réponses ne peuvent pas toutes être données dès ce soir, elles devront être
fournies aussitôt que possible à une prochaine assemblée ou par écrit, et les réponses qu'on
595 obtiendra alors feront partie de la documentation accessible au public. Alors, j'appelle en premier
lieu monsieur Robert Ascah.

Bonsoir Monsieur.

600 M. ROBERT ASCAH :

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

605

Bienvenue parmi nous.

M. ROBERT ASCAH :

610

Disons que je vais poser une question pour mon employeur puis une question pour moi. Je suis à l'emploi de la Commission scolaire de Montréal et la Commission scolaire va préparer un mémoire. Je suis un des rédacteurs du mémoire. Alors, la première question va avoir rapport à ça. La deuxième, c'est plus de nature personnelle disons.

615

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vais d'abord entendre votre première question puis on passera ensuite à la deuxième.

620

M. ROBERT ASCAH :

625

O.K. Alors, la première c'est par rapport aux logements. Dans le Plan d'urbanisme, vous parlez de vouloir construire de soixante mille (60 000) à soixante-quinze mille (75 000) logements, sauf que ni dans la présentation de ce soir ni dans le document complet que j'ai pu lire, on ne précise quel type de logements. La préoccupation de la Commission scolaire est que les familles puissent rester à Montréal. Alors, c'est sûr que c'est différent d'avoir soixante mille (60 000) logements d'une pièce qui coûte quinze cents piastres (1 500 \$) par mois, des condos de luxe, ou d'avoir des logements à l'intention des familles à revenu modique ou à salaire moyen. Alors, c'était de savoir quel type de logements vous aviez l'intention de construire, les soixante mille (60 000) logements, c'était quoi votre priorité dans le type de logements que vous aviez l'intention de construire?

630

LE PRÉSIDENT :

635

Parfait. Alors, on va aller chercher des éclaircissements de ce côté-là. Monsieur Sainte-Marie.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

640

Bonsoir. Effectivement, il n'y a pas d'objectifs chiffrés quant aux différents types de logements qui pourraient être construits. Ce qui est établi dans la Charte des milieux de vie à laquelle on faisait référence plus tôt, en termes de qualité des milieux de vie montréalais, c'est

important justement qu'il y ait une gamme variée de logements, variée tant en termes de prix qu'en termes de dimension, de mode, de tenure, et caetera.

645

Ça dépendra évidemment en partie du marché mais aussi en partie de la stratégie d'inclusion du logement abordable qui est en voie d'élaboration par la Ville. L'idée, c'est effectivement de s'assurer qu'il ne se construira pas seulement des logements très chers ou des logements visant une seule portion de la population, mais effectivement aussi des logements abordables, des logements pour les familles. Il n'y a donc pas d'objectifs chiffrés, mais des objectifs très fermes en matière de diversité des logements.

650

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Sainte-Marie, est-ce qu'à la lumière de l'expérience montréalaise ou de la connaissance des marchés ou même des initiatives en matière de logements des dernières années, on peut donner un ordre de grandeur ou un ordre de proportion des logements de caractère abordable ou familial qui feraient partie du parc de logements à développer?

655

660

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Comme je disais, on n'a pas pu mettre de chiffres précis. On peut mentionner qu'il y a l'opération cinq mille logements qui a cours en ce moment. L'opération cinq mille logements vise à soutenir la construction de cinq mille (5 000) logements sociaux et abordables qui donc en partie font partie... s'inscrivent dans les soixante (60) à soixante-quinze mille (75 000) logements qu'on vise. Au-delà de ça, il n'y a vraiment pas de chiffres qui sont prévus.

665

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'il y a des seuils ou des minimums avec lesquels vous travaillez en ce moment comme hypothèse?

670

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

C'est la stratégie d'inclusion du logement abordable qui viendra préciser ça.

675

LE PRÉSIDENT :

Et quand auront-on des réponses plus précises?

680

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Ce qui est prévu, c'est que la stratégie en question soit soumise à la consultation publique à l'automne de cette année.

685

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

690 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Et donc adoptée par le conseil municipal par la suite. Il est donc possible que dans la version définitive du Plan, on puisse inclure des objectifs quantitatifs.

695 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Beauchamp?

700 M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

J'aimerais préciser les termes un peu, parce que ce qui est abordable pour l'un n'est pas toujours abordable pour l'autre, on le sait bien. Comment vous définissez le mot abordable? Est-ce que ça veut dire subventionner, parle-t-on de logements subventionnés ou de logements dont le prix se situerait par une étude de marché comparativement? Et est-ce que vous avez aussi en
705 réponse à la question de monsieur des données des logements qu'on pourrait appeler familiaux ayant un certain nombre de pièces suffisant pour avoir des enfants ou s'il s'agit des un et demi (1½) par exemple ou deux et demi (2½), est-ce que vous avez des informations là-dessus?

710 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Alors, la notion de logements abordables n'entraîne pas nécessairement celle de logements subventionnés, c'est-à-dire que dans un même complexe, on pourrait imaginer qu'il y ait des logements plus chers et des logements moins chers. Donc, les logements moins chers
715 nécessairement seraient plus facilement abordables pour des gens qui ont des revenus moins élevés. Mais l'ensemble du projet pourrait peut-être bénéficier de certaines subventions, mais on ne pourrait à proprement dire de subventions spécifiques pour les logements abordables.

Le logement abordable effectivement concerne une grande partie du marché puisque... du
720 marché enfin, des ménages, puisqu'on peut dire qu'à peu près cinquante pour cent (50 %) des ménages sont touchés par cette question de logements abordables.

L'idée, c'est aussi de favoriser l'accession à la propriété. Ce n'est pas seulement de logements locatifs, on ne parle pas seulement de logements locatifs quand on parle de logements
725 abordables, mais aussi de logements en propriété, évidemment de logements moins chers.

Au niveau des logements familiaux, non, il n'y a pas d'objectifs précis qui sont identifiés pour l'instant en termes quantitatifs, en termes de grandeur de logement.

730 M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

C'est parce qu'il y a une concordance... une corrélation, pardon, entre par exemple le nombre de logements ou de lieux d'habitation, et le nombre de personnes occupant ces logements-là. Actuellement, on a un développement de logements, mais on n'a pas
735 augmentation de la population parce que la taille des ménages diminue. Est-ce que vous avez une espèce de... est-ce que votre politique comprendra une espèce de, j'allais dire de taille cible que vous voulez viser pour vos logements dit abordables?

740 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Je crois que je vais demander à mon collègue du Service de l'habitation de vous répondre là-dessus parce qu'on arrive dans des sujets... des questions bien précises. Je vous présente donc Sylvain Thériault qui est conseiller en aménagement au Service de l'habitation.

745 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Thériault, c'est ça?

750 M. SYLVAIN THÉRIAULT :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

755 Bienvenue Monsieur Thériault. On vous écoute.

M. SYLVAIN THÉRIAULT :

760 Alors effectivement, sur la question de la taille des logements donc, qui est un élément déterminant notamment par rapport à la question qui nous était posée, la présence de famille. Donc effectivement, on est à explorer la possibilité qu'on puisse encourager ou exiger en quelque sorte qu'il y ait des unités de certaines tailles. Mais toutes ces dispositions-là, toutes ces modalités-là sont, comme on l'a dit peut-être à la séance précédente avant-hier, donc toutes ces modalités-là, on est à les étudier parce que c'est des choses extrêmement délicates. On ne veut
765 pas forcément intervenir dans le marché, mais tout à la fois, on veut répondre aux objectifs du plan et on veut favoriser la présence de ménages familiaux et la présence de logements à des coûts abordables.

770 Donc, il existe des mécaniques. Et comme on l'a aussi spécifier avant-hier, dans les expériences étrangères, il y a des localités où on recourt à des outils comme par exemple le zonage d'inclusion. Mais on a bien spécifié aussi que c'est une pratique ici qu'on ne pouvait pas mettre de l'avant parce qu'on n'a pas les assises légales, les pouvoirs pour le faire. Donc, c'est

toutes des considérations qu'on est à étudier. Et puis on est également ici pour entendre les préoccupations des citoyens, c'est pour ça qu'on...

775

LE PRÉSIDENT :

Oui, d'accord, Monsieur Thériault, mais c'est sûr que le forum des consultations qu'on tient en est un très important pour ça. Je comprends que vous en aurez une autre consultation sur la politique spécifiquement. Mais je me tourne vers les urbanistes, vers monsieur Sainte-Marie à ce stade-ci, dans un plan d'urbanisme, qu'est-ce que c'est l'outillage qui permet de favoriser l'habitation?

780

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

785

Il y a bien sûr d'abord l'affectation du sol, c'est-à-dire qu'on a mentionné qu'il y a un ensemble de secteurs qui sont à transformer, de secteurs qui sont à construire. De façon générale en termes d'affectation, on a privilégié justement l'affectation résidentielle. Partout où les conditions étaient propices ou je devrais dire partout où les conditions n'empêchaient pas le développement résidentiel, c'est l'affectation résidentielle ou mixte permettant l'habitation donc qui a été privilégiée.

790

En termes d'intensification du développement, on en a parlé aussi, on prévoit qu'autour de certaines stations de métro, de certaines gares, on construira de façon plus dense du logement, des emplois mais aussi du logement. Donc, je dirais que c'est dans l'aménagement général du territoire que le Plan d'urbanisme intervient.

795

Les différentes politiques du Service de l'habitation... qui sont en élaboration au Service de l'habitation, viendront moduler l'offre de logements qui sera effectivement ajoutée.

800

LE PRÉSIDENT :

Madame Chauvin?

805

MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

Pour revenir à la question de la terminologie dans la partie I du Plan d'urbanisme à la page 27, il y a un tableau qui rapporte les programmes de subventions à la construction de logements dans le cadre du programme du plan de solidarité cinq mille logements, et là on y donne une définition de logements abordables, le volet social et communautaire ou le volet privé. Dans votre présentation et dans vos réponses, quand vous parlez de logements abordables, est-ce que vous faites référence à ces définitions-là ou si c'est dans un terme plus général?

810

815

M. SYLVAIN THÉRIAULT :

Oui. En fait, dans la stratégie d'inclusion de logements abordables, ce qu'on entend par logements abordables, c'est à la fois des unités qui seraient touchées par ces différents programmes, mais c'est à la fois des logements qui seraient un peu hors marché, en deça des prix du marché, mais qui ne seraient pas nécessairement subventionnés. Donc, c'est composé à la fois de ces deux éléments-là.

LE PRÉSIDENT :

Alors, Monsieur Ascah, votre deuxième question?

M. ROBERT ASCAH :

Je vous remercie bien pour la première.

LE PRÉSIDENT :

Des fois, on fait plus de chemin qu'on pense avec..

M. ROBERT ASCAH :

Parfait, ça m'a bien éclairé...

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

M. ROBERT ASCAH :

... je vais pouvoir ajouter des points. La deuxième question est de nature plus personnelle. Il y a beaucoup d'éléments qui traitent du transport, en tant qu'utilisateur des transports publics, je trouve ça très intéressant, sauf que ce n'est pas pour moi seulement un intérêt d'accroître le nombre de lignes de métro ou le nombre de rues desservies par l'autobus.

Le problème majeur que je remarque comme utilisateur du transport en commun, c'est le temps d'attente qui semble augmenter considérablement. C'est rendu que j'aime mieux me rendre à mon bureau à partir du Plateau Mont-Royal jusqu'à la Commission scolaire en bicyclette parce que ça va plus vite que s'il faut que j'attende l'autobus. Alors, des fois j'attends plus longtemps l'autobus que ça me prend pour le temps pour me rendre de chez nous jusqu'à la Commission scolaire sur la rue Sherbrooke en bicyclette.

Alors, ce que je me demandais, là on parle de vouloir augmenter la desserte en tant de nombre de stations ou de nombre de lignes de trains ou autres, mais est-ce qu'il y a une préoccupation pour le service lui-même parce que dans le fond, si on veut que les gens prennent plus le transport en commun, ce n'est pas parce qu'il va y avoir quatre stations de plus que les

gens vont y aller s'il faut qu'ils attendent quinze (15) minutes à chaque fois que la ligne de métro passe?

LE PRÉSIDENT :

865

Alors, en espérant que vous ne perdrez pas vos bonnes habitudes de faire du vélo aussi parce que c'est excellent pour la santé, Monsieur Sainte-Marie, le volet effectivement qualité et fréquence du service, je pense que c'est fondamental. Alors, si vous avez de l'information là-dessus?

870

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

875

On faisait référence à la toute première importance qui est accordée à la réhabilitation du réseau de métro. Effectivement, beaucoup des retards qu'on connaît présentement dans le réseau de métro sont dus au fait que les wagons, les trains eux-mêmes sont parfois très anciens. Parfois ils datent, plusieurs datent, enfin, ceux qui ont commencé à rouler en mil neuf cent soixante-six (1966) sont toujours là. Donc, ils représentent encore une bonne part du stock roulant.

880

D'autre part, le réseau de contrôle du métro, on a pu le voir dans les journaux, lui aussi remonte à mil neuf cent soixante-six (1966). Il y a donc des investissements extrêmement importants qui sont à consacrer pour simplement ramener, maintenir le réseau de métro, le ramener au niveau de qualité auquel on était habitué encore il y a quelques années.

885

Bien sûr quand vous faites référence à la fréquence des autobus, là c'est une autre question, c'est une question budgétaire de la part de la STM. Encore une fois, au niveau du Plan d'urbanisme, nos actions dans ce domaine-là sont un peu indirectes mais en favorisant justement la consolidation du tissu urbain en augmentant donc le nombre d'utilisateurs à proximité des infrastructures existantes, on se trouve à favoriser une plus grande utilisation, donc de plus gros revenus pour la STM et l'idée, c'est qu'évidemment plus il y a d'utilisateurs, plus il y a de qualité de service, et plus il y a de qualité de service, plus il y a d'utilisateurs. On est peut-être pour l'instant, certains diraient, dans le cycle vicieux où une réduction de service entraîne une diminution du nombre d'utilisateurs mais l'idée justement, c'est de contrecarrer ça.

895

On peut mentionner aussi que la STM a un plan d'affaire quinquennal visant justement à augmenter la fréquentation et la qualité... la fréquentation par les utilisateurs et la qualité du service offert aux utilisateurs, l'un allant avec l'autre évidemment.

900

Donc, on travaille avec la STM, mais c'est clair que la question des fréquences d'autobus ne relève pas comme telle du Plan d'urbanisme, mais l'idée, je pense effectivement que la Ville annonçant dans son Plan l'importance qu'elle souhaite accorder au transport en commun, entend agir de toutes les manières possibles dans ce sens-là.

LE PRÉSIDENT :

905

C'est bien. Merci beaucoup Monsieur Ascah.

M. ROBERT ASCAH :

910

C'est moi qui vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

J'invite maintenant monsieur Éric Michaud à prendre place devant nous.

915

Bonsoir Monsieur Michaud.

M. ÉRIC MICHAUD :

920

Bonsoir. lors, j'interviens, moi, au nom du Comité logement centre-sud. Je viens parler de logement notamment, vous vous en doutez. Ce que j'ai remarqué notamment, j'ai lu rapidement le "bottin de téléphone" et j'ai remarqué qu'à un seul endroit... Nous, on fait la promotion entre autre au Comité logement du logement social.

925

Pour nous, le logement social, c'est essentiellement du logement à propriétés collectives ou par des organismes à but non-lucratif. On parle soit de logements publics, HLM, ou des logements dans des OSBL ou des coopératives d'habitation.

LE PRÉSIDENT :

930

Je voudrais que vous veniez à votre question le plus vite possible.

M. ÉRIC MICHAUD :

935

Dans le fameux document en question, j'ai remarqué qu'il y avait à un seul endroit dans tout le document, on fait mention de logements sociaux, c'est à la page 14, à moins qu'il y ait des bouts dans ma lecture en diagonale que j'aie sautés. Et ce n'est pas dans la section qui concerne l'habitation, c'est dans la section sur la qualité de vie. Par la suite, on ne parle que de logements abordables. Alors moi, notamment j'ai de la misère avec cette terminologie parce que ce n'est pas clair.

940

LE PRÉSIDENT :

Quelle est votre question?

945

M. ÉRIC MICHAUD :

Alors moi, je me pose la question: pourquoi on y fait référence seulement en page 14, et après ça notamment dans la section sur l'habitation, on ne parle pas de logement social ailleurs parce que pour nous, il y a des besoins très importants?

950

LE PRÉSIDENT :

Oui, mais quand...

955

M. ÉRIC MICHAUD :

Et pourquoi notamment dans la stratégie d'inclusion, quand on parle de la stratégie d'inclusion, on ne parle pas encore là de logement social, on ne parle que de logement abordable?

960

LE PRÉSIDENT :

Bien. Alors, il y a deux volets interreliés dans cette question-là. Je voudrais que vous répondiez aussi directement que possible à la question de monsieur Michaud, et peut-être aussi nous dire un mot de l'aspect politique d'inclusion ou stratégie d'inclusion.

965

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

L'approche retenue dans le cadre du Plan d'urbanisme est justement d'essayer d'éviter de parler de ce que les urbanistes appellent des fonctions urbaines de façon spécifique. Alors, on a évité de faire un chapitre sur l'habitation, un chapitre sur le commerce, un chapitre sur l'industrie.

970

Et effectivement, les questions liées à l'habitation sont traitées dans ce qu'on appelle la qualité des milieux de vie résidentiels, l'habitation évidemment étant au coeur des milieux de vie résidentiels, mais un milieu de vie comprenant beaucoup plus que des logements mais aussi des commerces, des parcs, des écoles, des services collectifs de toutes sortes.

975

Quand on parle de... Le logement social fait évidemment partie de la diversité des logements qui est souhaitée. Et dans notre esprit, peut-être que la formulation devrait être revue, mais dans notre esprit quand on parle de l'importance du logement abordable, on inclut le logement social. Mais il pourrait être intéressant peut-être d'être plus précis, d'être plus détaillé. La deuxième partie de la question portait sur...

980

LE PRÉSIDENT :

985

Mais c'est parce que monsieur Michaud a fait allusion à la stratégie d'inclusion. Alors, déjà ça a donné lieu hier soir à une explication. Je pense que si vous pouviez brièvement dire de quoi il s'agit pour le bénéfice de tout le monde.

990

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

995

Alors, l'idée de la stratégie d'inclusion est de faire en sorte qu'on prévoit dans l'ensemble des projets immobiliers une part de logements abordables. Alors, est-ce que ça se fera par le biais d'une obligation comme monsieur Thériault y référerait tantôt? Est-ce que ça se fera par le biais de subventions? Est-ce que ça se fera par le biais de l'outil qu'on appelle zoning bonuses, c'est-à-dire qu'on accorderait des densités particulières à certaines conditions y compris celle d'inclure des logements abordables.

1000

Évidemment, les logements sociaux s'incluent mal dans un projet privé, mais on pourrait imaginer qu'il y aurait du financement qui serait accordé, qu'il y aurait un versement qui serait fait dans un fonds qui pourrait servir à du logement social.

1005

L'idée, c'est donc... on y fait référence à la stratégie d'inclusion du logement abordable à la page 25, et il s'agit donc de mettre en oeuvre cet objectif de diversité de logements et de faire en sorte qu'on n'ai pas de... j'allais dire de ghetto, le mot est un peu fort mais de milieu où on ne retrouve qu'un seul type de population, un seul type que ce soit la population riche ou inversement, la population qui est moins favorisée. L'idée, c'est vraiment de favoriser une mixité pour avoir des quartiers complets, intéressants, vivants.

1010

LE PRÉSIDENT :

Une question de madame Chauvin et après ça monsieur Beauchamp.

1015

MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

Je voulais savoir, vous parlez à la page 27 du programme solidarité cinq mille logements. Je crois, et peut-être que je me trompe, qu'il a été mis en oeuvre en deux mille deux (2002) et il visait une période de cinq ans mais je peux me tromper.

1020

M. ÉRIC MICHAUD :

Deux ans.

1025

MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

Deux ans. Donc, dans quelle mesure....

LE PRÉSIDENT :

1030

On ira chercher l'information.

MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

1035

... dans quelle mesure l'objectif de soixante (60) à soixante-quinze mille (75 000) logements sur dix ans inclut ces logements-là? Et outre cette question, dans les soixante (60) à soixante-quinze mille (75 000) logements prévus que vous souhaitez, est-ce qu'il y a un objectif de pourcentage de logement social?

1040

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1045

Je vais répondre d'abord à votre deuxième question. Il n'y a pas d'objectif quantitatif quant à la part de logements sociaux dans les soixante (60) à soixante-quinze mille (75 000) logements prévus sur dix ans. L'opération cinq mille logements effectivement a été lancée en deux mille deux ans à la suite du Sommet. La réalisation se fera sur quelques années. Ce qui est prévu, c'est que ça soit terminé en deux mille cinq (2005). Donc, effectivement l'année prochaine. Ça fait un peu plus que deux ans.

1050

Mais en deux mille cinq (2005), on amorcera à peine la réalisation de l'objectif des soixante (60) à soixante-quinze mille (75 000) logements. Mais rien n'empêche que la Ville à la suite de l'opération cinq mille logements annonce autre chose. Et nécessairement les choses évoluent.

MADAME CATHERINE CHAUVIN :

1055

Mais dans le cadre du plan, il n'est pas prévu qu'il y ait continuité de l'opération cinq mille logements au-delà de deux mille cinq (2005)?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1060

1065

De façon précise, non. Qu'il y ait des mesures pour appuyer, comme on le disait, la diversité des logements et donc l'inclusion de logements abordables, de logements sociaux, oui. Mais des mesures précises au-delà de deux mille cinq (2005), et au-delà des programmes qui sont là, les programmes qui sont là, ce sont les programmes qui sont en vigueur aujourd'hui, que ce soit pour l'opération cinq mille logements ou pour la rénovation ou pour d'autres choses. La Ville a des programmes en place depuis plusieurs années. Mais nécessairement les programmes évoluent en fonction des besoins, en fonction des ressources et puis la Ville se garde donc cette marge de manoeuvre.

1070 MADAME CATHERINE CHAUVIN :

Merci.

1075 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

1080 Je voudrais être bien sûr de comprendre ce que vous avez dit. Avez-vous bien dit que le logement abordable n'exclut pas le logement social et peut l'inclure, est-ce que c'est ça que je dois comprendre de votre réponse?

1085 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

C'est effectivement dans ce sens-là que le texte a été écrit.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

1090 O.K.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1095 Mais peut-être, je le conçois que ça génère un certain manque de clarté. Ça génère une certaine confusion et que ça manque de clarté.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

1100 Et compte tenu en tout cas de la référence que les gens ont au logement social, est-ce que ça ne serait pas préférable de le dire explicitement. C'est un peu l'objet de la discussion qu'on a de voir... C'est assez concis ce que vous avez écrit. Si je comprends bien, maintenant on peut penser que le terme « logement abordable » peut avoir un volet logement social?

1105 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Je pense qu'il faut être clair que dans le texte, mais enfin, ce n'est pas à moi à décider, ce sera aux élus à décider, mais il faut être sûr que le texte est clair. Et si ce qui est souhaité effectivement, c'est qu'il y ait du logement abordable et du logement social, que les choses soient très clairement dites.

1110 M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

Merci.

1115 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Et je dois dire que c'est ce que nous avons en tête quand le texte a été écrit. Il manque peut-être de clarté.

1120 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Michaud, votre deuxième question?

1125 M. ÉRIC MICHAUD :

Ma seconde question touche au... je ne me souviens plus comment on appelle ça, les paramètres réglementaires. J'ai remarqué, j'ai fait la comparaison, j'ai lu le Plan d'urbanisme de quatre-vingt-douze (92) par rapport à celui qui nous est présenté maintenant. En quatre-vingt-douze (92), il y avait trois paramètres réglementaires qui devaient régir un peu puis contrôler

1130 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Le bâti.

1135 M. ÉRIC MICHAUD :

... le bâti: c'était la densité, la hauteur et l'affectation des sols. Or, on ne retrouve plus que deux de ces trois paramètres-là dans le plan actuel.

1140 Nous, entre autres, notre préoccupation par rapport à ça, c'est que justement dans la politique d'inclusion, on sait qu'il y a plusieurs façons d'opérer une politique d'inclusion, mais une des façons, c'est ce qu'on appelle le zonage d'inclusion. Le zonage d'inclusion, c'est qu'en échange de certaines dérogations réglementaires au niveau du zonage, on va troquer, si on veut, on va échanger quelque chose avec les promoteurs. Or dans la mesure... Si on abandonne un
1145 paramètre...

LE PRÉSIDENT :

Excusez-moi, Monsieur, venez-en à votre question, s'il vous plaît.

1150 M. ÉRIC MICHAUD :

Ma question, c'est si on abandonne un des trois paramètres réglementaires, évidemment ça nous donne moins de pognon sur les promoteurs notamment. Alors moi, mon inquiétude est là.

1155

LE PRÉSIDENT :

Mais quelle est votre question?

1160 M. ÉRIC MICHAUD :

Je veux savoir pourquoi on a laissé tomber un de ces trois paramètres-là?

1165 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

En fait...

LE PRÉSIDENT :

1170 Avant que vous ne répondiez, Monsieur Sainte-Marie, je veux juste rappeler à Monsieur Michaud que bien sûr, vous pourrez faire des représentations, le cas échéant, pour que le Plan d'urbanisme comprenne précisément les ajustements, les modifications qui répondraient davantage aux objectifs que vous visez.

1175 M. ÉRIC MICHAUD :

C'est bien notre intention.

LE PRÉSIDENT :

1180 C'est un peu pour ça que j'insiste sur la différence entre les commentaires et les questions. Monsieur Sainte-Marie?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1185 Je pense que ce qui a surtout évolué par rapport au Plan de quatre-vingt-douze (92), c'est notre façon d'exprimer les choses dans un souci d'être plus clair, plus facilement compréhensible pour les non-urbanistes. On a intégré ensemble la notion de densité, la notion de limites de hauteur. Donc, l'affectation donc reste telle quelle dans sa conception. Remarquez qu'on pourrait
1190 faire une discussion sur l'affectation.

Les catégories d'affectation du Plan d'urbanisme qui est proposé maintenant sont plus larges, plus inclusives que celles de quatre-vingt-douze (92) dans l'esprit justement d'encourager la mixité des fonctions.

1195 Par rapport à la densité ce qui est prévu pour chaque arrondissement, c'est donc une carte qui est telle que celle qui est projetée qui découpe le territoire en secteurs. Pour chaque secteur, on précise donc un certain nombre de paramètres.

1200 Alors prenons, je ne sais pas, le secteur 25.1 Alors pour le secteur 25.1, ce qui est prévu, c'est donc que le zonage devra s'inscrire à l'intérieur des balises qui sont mentionnées, c'est-à-dire un bâti de deux à quatre étages hors sol, un taux d'implantation au sol moyen ou élevé, et un C.O.S., c'est-à-dire une densité maximum de deux. Alors, qu'est-ce que ça veut dire? Ça veut dire qu'il y a effectivement ici une limite de hauteur, c'est-à-dire qu'il y a une limite minimum qui est
1205 deux étages et une limite maximum qui est quatre (4) étages.

 Un taux d'implantation, on parlait dans le plan de quatre-vingt-douze (92) plutôt de l'obligation dans certains cas de s'aligner sur la rue. On a modifié la façon de présenter les choses maintenant. Et il y a toujours la densité, il y a une carte effectivement de C.O.S. dans le plan
1210 d'urbanisme de l'ancienne ville de Montréal.

 Il faut savoir aussi, Monsieur le Président, que le nouveau plan couvre l'ensemble du territoire de la ville dont vingt-huit (28) anciennes municipalités, chacune avait un peu son approche particulière en termes de définition des paramètres, de conception de cadres
1215 réglementaires.

 De plus, ce qu'on indique ici en bas de page pour l'arrondissement Ville-Marie à la suite de discussions avec l'arrondissement, il a été prévu que vu le caractère particulier de l'arrondissement Ville-Marie, on allait également inclure des limites de hauteur en mètres. Donc,
1220 il y a des limites de hauteur en étage, mais on prévoit également un plan de limites de hauteur en mètres.

 Si jamais la Commission souhaite que ce plan, on a un projet de plan de limites de hauteur en mètres, soit déposé, on pourra le faire avec plaisir. Évidemment, c'est toujours un peu
1225 lourd comme instrument mais ça pourrait quand même s'insérer dans le site Internet.

LE PRÉSIDENT :

 On ne refuse rien, Monsieur Sainte-Marie.
1230

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

 Nous non plus on ne vous refuse rien. Ce que vous évoquez, l'idée de troquer, comme vous dites, une augmentation de hauteur ou de densité contre du logement social ou l'aménagement d'une place publique ou le versement à un fonds quelconque, se retrouve dans le
1235 projet de plan actuel, c'est ce qu'on a appelé, on n'a pas trouvé de terme français, si quelqu'un en a un, on va le prendre avec plaisir, on appelle ça zoning bonuses, et ça se retrouve dans le chapitre 3 de la partie I spécifiquement à la page... On vous le dira bientôt.

 La chose est à l'étude, c'est-à-dire qu'il faut bien comprendre que le plan d'urbanisme fixe donc les plafonds maximums. Le zonage, lui, sera établi en arrondissement. Et la marge de jeu se situe donc entre le zonage qui sera adopté par l'arrondissement et le plafond qui est établi par le plan. Et ce sera à l'arrondissement dans son zonage d'établir exactement le cadre, le cas
1240

1245 échéant, le cadre de zoning bonuses. C'est à la page 199 qu'on y réfère. La discussion est assez brève parce que la question demeure à l'étude. Il y a deux études présentement qui sont en cours là-dessus. On espère, Monsieur le Président, que les études seront terminées avant la fin de la consultation. C'est évidemment ce qu'on a demandé mais il y a des petits retards.

1250 LE PRÉSIDENT :

Et vous savez quand même que même une fois les assemblées de consultation terminées, toute information qui peut éclairer les citoyens est accueillie avec reconnaissance et qu'on la rend accessible. Madame Chauvin?

1255 MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

1260 Pour faire suite à la question de monsieur Michaud. Les paramètres réglementaires qui sont spécifiés dans la version préliminaire ne sont pas quantitatifs. Je me demandais s'il y avait un tableau qui accompagnait les paramètres réglementaires pour spécifier qu'est-ce que ça voulait dire par exemple pour le taux d'implantation faible, moyen ou élevé, si ça correspondait à des plages numériques? La même chose pour les coefficients d'occupation du sol qui sauf exception notamment dans l'arrondissement Ville-Marie sont spécifiés de façon qualitative par faible, moyen ou élevé?

1265 La raison de ma question, je peux l'illustrer par un exemple. Je me souviens d'une polémique qui avait été créée dans un quartier où le règlement de zonage de la municipalité spécifiait la hauteur de bâtiment en nombre d'étages seulement. Selon mon souvenir, il s'agissait d'un zonage pour un bâtiment de dix (10) étages. Sauf que le promoteur a construit un premier étage d'un étage et demi de haut, puis il a fait des étages de mettons dix (10) à douze (12) pieds de haut au lieu de dix (10) pieds, ce qui fait que sur dix (10) étages, la hauteur totale de l'édifice était largement supérieure à celle qu'elle aurait été avec des étages de hauteur de neuf (9) pieds si on calcule un vide technique pour des bâtiments de ce gabarit-là.

1275 Donc, cette ancienne municipalité a associé à son zonage non seulement des hauteurs en nombre d'étages mais des hauteurs en mètres pour le résidentiel de façon à éviter ce genre de situation-là. Dans quelle mesure est-ce que les paramètres réglementaires qui sont proposés dans la version préliminaire permettent d'encadrer ce genre d'autorisation de construire ou de transformer?

1280 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1285 Alors, on est à la recherche dans le Plan d'urbanisme du bon niveau d'encadrement, c'est-à-dire que si les paramètres sont trop précis, on court le risque de voir modifier le Plan d'urbanisme à tout bout de champ souvent pour des choses qui ne correspondent pas à un changement d'orientation de la part de la Ville mais simplement au fait que ça dépasse de cinquante (50) centimètres et puis bon il faut changer le Plan d'urbanisme puis passer par une procédure compliquée pour le faire.

1290 Inversement, évidemment si le Plan d'urbanisme est trop général, trop permissif, bien il ne sert pas à grand chose. Donc, on a avec les arrondissements longuement réfléchi à la question de la façon de définir les paramètres réglementaires. Il ressortait que dans la plupart des cas, le coefficient d'occupation du sol comme tel n'était pas un outil intéressant. On pourra entrer dans une discussion technique, si vous voulez.

1295 On a d'abord donc conçu par rapport aux paramètres de densité la distinction qui est fondamentale entre les secteurs établis et les secteurs à transformer. Donc, l'ensemble des paramètres qui sont là doivent être interprétés en fonction des caractéristiques existantes, on parle des secteurs établis d'abord.

1300 Dans les secteurs établis, les paramètres qui sont là doivent être interprétés en fonction des caractéristiques existantes puisque effectivement, l'orientation fondamentale qui est dans l'encadré sur la fiche, pour les secteurs établis, c'est bien sûr de maintenir le caractère des secteurs.

1305 Donc, quand on parle pour le secteur 25.01, les premiers chiffres d'ailleurs correspondent aux numéros d'arrondissements. C'est que donc chaque aire se retrouve avec son propre chiffre. Les arrondissements sont placés en ordre alphabétique. L'arrondissement Ville-Marie dans ce cas-ci est le vingt-cinquième (25e).

1310 Donc, le premier secteur de l'arrondissement Ville-Marie correspond à une limite de hauteur qui correspond à un bâti de deux (2) à quatre (4) étages. Il s'agit donc de deux (2) à quatre (4) étages tels qu'ils sont dans ce secteur-là aujourd'hui, maintenant. Et c'est ça l'orientation du Plan, c'est qu'on veut maintenir le caractère existant. De la même façon quand on parle du taux d'implantation, ça correspond au taux d'implantation qu'on trouve actuellement.

1315 Il est clair que la réglementation de zonage établie par les arrondissements pourra venir spécifier de manière beaucoup plus précise la hauteur, que ce soit en mètres, le nombre de... l'implantation au sol, toutes sortes d'autres paramètres, et là, le zonage évidemment se modifiant de façon plus facile que le Plan d'urbanisme par définition, puisqu'il ne s'agit pas de changement
1320 d'orientation mais simplement d'ajustement, au besoin, même si les balises sont très précises, elles pourront donc être modifiées parce qu'un projet innovateur vient s'intégrer dans le secteur. Tout le monde pense que c'est une bonne idée mais il ne correspond pas au zonage qui a été choisi.

1325 Et c'est volontairement donc que des chiffres n'ont pas été accolés au taux d'implantation, aux hauteurs d'étages parce qu'on veut justement se coller à la réalité de... multiple et très diversifié de chacun des arrondissements et de chacun des secteurs au sein de chacun des arrondissements.

1330 Dans les secteurs à transformer, le plan souvent est plus précis, en fait, ça varie, mais souvent le plan est plus précis. Les secteurs sont plus petits, effectivement. Dans tous les cas, on prévoit une densité chiffrée, un C.O.S. maximal.

LE PRÉSIDENT :

1335

Rapidement, Madame Chauvin.

MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

1340

Peut-être plus tard dans la soirée si le temps le permet, j'aimerais qu'on travaille avec un exemple dans le Plateau parce que j'ai regardé puisque nous sommes ici ce soir, avec la carte des densités du chapitre d'arrondissements, pour voir dans les secteurs établis à transformer pour être bien sûr que je comprends l'outil que vous nous proposez.

1345

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

On peut le regarder tout de suite si vous voulez.

MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

1350

Je crois que pour le bénéfice de la salle, il serait bon de faire rouler le registre. Mais quand même, est-ce que votre réponse est à l'effet qu'il n'y a pas de plage quantitative associée à la terminologie faible, moyen ou élevé en ce qui concerne le taux d'implantation et le coefficient d'occupation du sol?

1355

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

C'est deux choses.

1360

MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

Non, je parle de la terminologie, elle est la même pour chacun des paramètres, c'est-à-dire qu'elle est qualitative.

1365

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Le taux d'implantation au sol, effectivement, ne fait pas l'objet d'une mesure quantitative. Le coefficient d'occupation du sol est une autre notion qui correspond à la densité qui elle est chiffrée dans plusieurs... Quand on en parle, c'est nécessairement qu'elle est chiffrée. Le C.O.S...

1370

MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

Ce n'est pas ce que je vois dans le cahier que j'ai avec moi.

1375 LE PRÉSIDENT :

Je m'excuse, je ne voudrais pas qu'on s'embarque dans une discussion qui risque d'être très technique.

1380 MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

D'accord.

1385 LE PRÉSIDENT :

Mais on pourra peut-être le faire préciser.

MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

1390 Je m'excuse, je ne voudrais pas induire le public en erreur. Quand le C.O.S. est nommé, il est chiffré parce que c'est un paramètre quantitatif?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1395 Voilà.

MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

1400 Mais la densité, elle, par rapport au taux d'implantation, c'est vrai, je m'excuse, c'est mon erreur. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1405 Non, non, c'est sans gravité mais on pourra éventuellement circonscrire davantage ces points-là. Voilà Monsieur Michaud. Encore une fois, on a fait un bout de chemin avec vous. Monsieur Alain Tremblay.

Bonsoir Monsieur Tremblay.

1410 M. ALAIN TREMBLAY :

Bonsoir Monsieur le Président, mesdames, messieurs. Je suis résidant du quartier Rosemont, Petite Patrie. Les deux questions que j'ai touchent... La première, c'est pour le transport collectif puis la deuxième, c'est pour le développement durable.

1415

LE PRÉSIDENT :

On va les prendre l'une après l'autre.

1420

M. ALAIN TREMBLAY :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1425

Je vous écoute sur le transport collectif.

M. ALAIN TREMBLAY :

1430

Pour la question du transport collectif, j'ai cru comprendre que ça semblait d'une grande importance. Donc, quand on parle de transport collectif, ce n'est pas toujours synonyme de transport accessible. Si on regarde brièvement comment a été conçu le système de transport en commun, il n'est pas du tout accessible pour les personnes à mobilité réduite. Donc, étant donné peut-être qu'à l'époque de l'Expo 67, les concepteurs pensaient qu'on allait rester éternellement jeunes et en état de gravir les escaliers mécaniques qui ne fonctionnent pas, donc là-dessus, il y a des choses à faire.

1435

LE PRÉSIDENT :

1440

Je voudrais vous amener quand même à votre question.

M. ALAIN TREMBLAY :

1445

Bon. Qu'est-ce qui, par rapport à ce qui est présenté, est-ce qu'il est convenu de faire des choses là-dessus parce qu'un des problèmes de base, c'est que le transport adapté qui est la solution retenue jusqu'à maintenant est engorgé puis il ne peut pas répondre aux grandes demandes de personnes qui sont à mobilité réduite mais qui pourraient utiliser le système de transport standard s'il était plus accessible. Donc, est-ce que dans les nouvelles choses qui sont cogitées, on pense à ce genre de chose par rapport à ce qui se fait dans d'autres villes?

1450

LE PRÉSIDENT :

1455

Donc, qu'est-ce qui serait prévu, Monsieur Sainte-Marie, autant dans les infrastructures existantes que dans celles qui sont prévues pour étendre l'accessibilité en particulier aux personnes à mobilité réduite?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1460 Le sujet est abordé à trois endroits dans le projet du Plan d'urbanisme révisé. Dans la section 2.1 sur la qualité des milieux de vie où effectivement la question d'accessibilité pour l'ensemble des personnes à mobilité réduite, qu'il s'agisse des personnes âgées, des personnes qui présentent un handicap, des personnes qui sont... aussi des enfants, la question est abordée à la page 36.

1465 LE PRÉSIDENT :

Et qu'est-ce que ça dit?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1470 Que la Ville de Montréal préconise l'accès universel au réseau de transport collectif par des aménagements facilitant les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Elle entend également faire du réseau de transport, un lieu agréable à fréquenter en y favorisant entre autres la présence de l'art et de la culture. Il y a donc une question à la fois de qualité de l'accès et de qualité générale des lieux.

1475 On aborde à nouveau la question dans la charte de qualité des milieux de vie. -- Je suis bien assisté comme vous voyez. -- Le troisième critère porte justement sur l'aménagement du domaine public de façon à le rendre confortable, sécuritaire et accessible à tous en privilégiant, ça va dans le sens de la philosophie du développement durable, les déplacements non motorisés.

1480 L'objectif 14 également dans la section du document qui traite de la qualité de l'aménagement urbain porte justement sur l'importance de s'assurer que les infrastructures, c'est objectif 13, pardon, que les infrastructures de transport collectif sont accessibles à l'ensemble de la population, et que le domaine public en général est conçu pour faciliter la vie des piétons.

1485 LE PRÉSIDENT :

1490 Monsieur Sainte-Marie, vous avez, vous, dans votre présentation évoqué les quarante (40) ans et plus du métro ou presque, et monsieur Tremblay lui-même a fait allusion à Expo 67 enfin qui est effectivement une autre ère et qui coïncide avec ça, vous avez quand même, j'imagine, la Ville et les autorités, la STM, appris au fil des ans quels étaient les obstacles ou les limitations plus significatives en matière d'accessibilité et ainsi de suite. Dans quel sens iraient les orientations assez concrètes pour améliorer la situation ou prendre en compte l'accessibilité?

1495

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1500 Alors la STM par exemple, vous le savez, tente d'intégrer les personnes à mobilité réduite dans le réseau régulier. Vous savez qu'il y a de nouveaux autobus qui ont été acquis qui sont beaucoup plus... qui sont enfin, oui, qui sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Je pense que dans le métro, on vise également, à terme, à faire des investissements qui vont permettre l'implantation d'ascenseurs, donc une facilité d'usage infiniment plus grande que présentement.

1505 Là où le bât blesse évidemment, c'est au niveau, la question du financement. On l'a mentionné tantôt, les infrastructures simplement pour maintenir la qualité du service devront faire l'objet d'investissements très importants. On peut évidemment parler des investissements très considérables qui ont été faits au cours des dernières décennies pour modifier les trottoirs et faire en sorte qu'il y ait des bateaux pavés qui permettent donc de circuler non seulement en chaise
1510 roulante mais également avec une poussette ou avec un... de façon aussi moins dangereuse pour les personnes qui ont des problèmes de vision.

LE PRÉSIDENT :

1515 Maintenant, de la même manière qu'il y a des investissements qui semble-t-il ont été calculés ou prévus pour les infrastructures existantes, assurer la qualité ou l'entretien ou la remise en état, est-ce qu'on a envisagé ou évalué ou estimé les coûts par exemple des investissements des éléments dont vous parlez comme un ascenseur ou des choses comme ça?

1520 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Ça ne s'est pas fait dans le cadre du Plan d'urbanisme, c'est certain, mais oui, la STM justement a évalué ces coûts-là et prévoit graduellement faire les investissements requis dans le cadre de l'ensemble des autres investissements qui sont nécessaires.

1525

LE PRÉSIDENT :

Ce qu'on doit comprendre, c'est que dans l'état actuel des choses au niveau des plans d'immobilisation, ce n'est pas encore inclus ces choses-là?

1530

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Non. Les choses sont déjà en marche. Les autobus à plancher bas par exemple sont en voie d'implantation. L'idée, je pense, à terme, c'est de remplacer l'ensemble des autobus par des
1535 autobus à plancher bas qui sont accessibles aux personnes en chaise roulante. Mais c'est sûr que ça ne se fera pas à court terme mais ça va se faire graduellement. Les investissements sont en cours mais ils sont d'une ampleur extrêmement forte.

1540 Je crois aussi que les nouvelles stations de métro seront conçues pour permettre l'accès
aux personnes handicapées. Mais évidemment, c'est un peu limité puisqu'on pourra monter dans
le métro à Laval mais il faut bien ressortir quelque part. Ça se fera. L'idée, c'est d'y aller donc au
fur et à mesure des investissements, des rénovations.

1545 LE PRÉSIDENT :

Alors, Monsieur Tremblay, votre deuxième question?

1550 M. ALAIN TREMBLAY :

Oui. Bien juste un petit point par rapport à la première question. C'est que quand on
parlait de certains aménagements qui ont eu lieu comme par exemple il y a quelques années, les
escaliers mécaniques qui ont été remis à neuf, il aurait sans doute été plus rentable à long terme
de prévoir des escaliers comme le modèle du métro Beaudry par exemple ou de prendre en
1555 compte certaines recommandations de groupe de discussions qui ont eu cours pour l'implantation
de la ligne bleue avec des regroupements d'organismes de personnes handicapées plutôt que de
recopier les modèles existants avec l'absence d'accessibilité qu'on vit.

1560 LE PRÉSIDENT :

Vous pourrez le faire, peut-être réitérer ces commentaires-là pour qu'on en prenne note.

1565 M. ALAIN TREMBLAY :

Pour la deuxième question, ça a rapport avec le développement durable, plus
particulièrement parce que je vais parler de mon arrondissement pour la revitalisation du vieux
Rosemont et de la Petite Patrie. Ça serait de voir la possibilité de favoriser des secteurs d'emplois
dans la mise en oeuvre de projets comme par exemple le CHUM, comme exemple probant, en
s'assurant d'une clause d'obligation de réserver une partie des emplois disponibles aux citoyens
1570 résidents de l'arrondissement.

LE PRÉSIDENT :

Quelle est votre question, Monsieur Tremblay?

1575 M. ALAIN TREMBLAY :

Ma question, c'est de savoir, est-ce que dans la politique de développement durable, est-
ce qu'il est prévu d'amener dans des projets de construction comme celui que j'ai pris en exemple,
1580 mais on pourrait en reprendre d'autres, de s'assurer que les gens qui résident dans les quartiers
touchés puissent avoir une partie des emplois qui sont créés parce que dans Rosemont, Petite
Patrie, contrairement au West Island, on a quand même des problèmes de chômage, on a des

problèmes de logements sociaux puis les gens qui vont pouvoir travailler, vont pouvoir participer à l'économie.

1585

LE PRÉSIDENT :

Écoutez, votre intervention comprend suffisamment d'éléments de questions pour qu'on y aille. Mais j'aimerais rappeler à vous et aux autres que les éléments sur lesquels vous souhaitez faire des recommandations, il y a des étapes du processus pour ça.

1590

Monsieur Sainte-Marie, dans la documentation du plan d'urbanisme, on parle donc du lien entre le lieu de résidence et le lieu d'emploi. Ça prend une signification particulière dans la situation qu'évoque monsieur Tremblay. Comment ça pourrait se concrétiser ça?

1595

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

De façon générale, effectivement ce qui est prévu, c'est d'accroître la mixité des usages, de faire en sorte qu'il y ait des emplois beaucoup plus proche des lieux d'habitation. D'éviter donc la ségrégation des emplois où on a des secteurs industriels d'un côté et des secteurs résidentiels de l'autre, et nécessairement il faut se promener en auto d'un à l'autre.

1600

Donc, de manière générale, l'urbanisation qui est souhaitée soutient cette proximité. Ce n'est pas tant le plan de développement... la stratégie de développement durable, Monsieur, qui abordera la question que vous touchez que la stratégie de développement économique qui elle aussi, la Ville, en fait, à la suite du Sommet, on parle de beaucoup de politiques sectorielles mais tout ça découle du Sommet de juin deux mille deux (2002) qui a traité donc d'un ensemble de sujets. Et tout aboutit plus ou moins effectivement cette année.

1605

La stratégie de développement économique donc qui est en voie d'élaboration qui elle aussi devrait être soumise à la consultation publique cet automne, abordera sans doute le sujet dont vous parlez, c'est-à-dire de l'accès des résidents d'un secteur aux emplois dans ce même secteur.

1610

LE PRÉSIDENT :

1615

Monsieur Sainte-Marie, est-ce qu'il y a des partenaires ou des services de la Ville qui sont plus directement concernés par des questions comme celle-là? Par exemple, des organismes qui sont davantage voués au développement économique locale qui peuvent prendre ça en compte, et comment ça peut se concrétiser autour de projet ça?

1620

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Effectivement, il y a tout un ensemble d'intervenants. Il y a au sein de la Ville le Service du développement économique. Chaque arrondissement possède également des ressources et des responsabilités en matière de développement économique locale.

1625

1630 Il y a presque sur l'ensemble du territoire des CDEQ, des corporations de développement économique, qui dans bien des cas sont des CDEQ par exemple ici dans le Plateau Mont-Royal. Donc, l'ensemble de ces intervenants travaillent à élaborer des projets, soutenir des projets qui vont effectivement dans le sens dont on parle.

LE PRÉSIDENT :

1635 Merci Monsieur Tremblay. N'oubliez pas éventuellement de communiquer vos recommandations dans le cadre de la consultation. J'invite maintenant monsieur Réjean Benoit.

Bonsoir Monsieur Benoit.

1640 M. RÉJEAN BENOIT :

Bonsoir. Mon nom est Réjean Benoit de Option Transport durable, un organisme qui... on est sur le Plateau Mont-Royal. Bon, j'ai deux questions, une concerne le dossier du stationnement automobile, et l'autre la densité urbaine.

1645 Présentement, il y a un règlement à la Ville de Montréal qui donne un minimum de places de stationnement... qui exige auprès des promoteurs immobiliers dans le résidentiel tout comme dans l'institutionnel, un nombre de places minimum de places de stationnement et il y a des amendes associées lorsque les promoteurs ne livrent pas le nombre de places minimum.

1650 Pourtant, la Ville de Montréal a adopté le protocole de Kyoto. Entre autres, l'exemple sur le Plateau Mont-Royal au dernier conseil d'arrondissement, un promoteur immobilier a eu une amende de... en fait, il a dû contribuer au fonds de compensation pour dix mille cinq cents dollars (10 500 \$) pour trois places de stationnement manquantes. Est-ce que dans le prochain plan d'urbanisme, ce règlement-là sera toujours présent?

LE PRÉSIDENT :

Donc, une disposition exigeant un nombre minimum de places?

1660 M. RÉJEAN BENOIT :

Oui, qui est vraiment contre le développement durable.

1665 LE PRÉSIDENT :

Très bien. Alors, Monsieur Sainte-Marie.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1670

Oui, j'attirerais votre attention aux actions relatives justement à la politique de stationnement qui sont à la page 60. Il y a une politique de stationnement qui sera incluse dans le plan de transport qui lui aussi est en élaboration. Mais le Plan d'urbanisme identifie quand même un certain nombre de balises pour cette politique de stationnement qui vont tout à fait dans le sens

1675

que monsieur évoque. On mentionne en particulier:

L'importance de revoir à la baisse la réglementation d'urbanisme relative au nombre de places de stationnement exigé lors de la construction de nouveau projet immobilier, qu'il s'agisse

1680

de commerces, de bureaux, d'institutions, d'équipements collectifs d'envergure ou d'habitations à loyer abordable situés en particulier dans un rayon de trois cents (300) mètres ou moins d'une station de métro ou d'une gare de train de banlieue.

1685

Il s'agit donc pour les secteurs qui sont bien desservis en transport collectif de réduire l'exigence relative au nombre de places de stationnement.

Il y a tout un ensemble de mesures donc qui vont dans le sens de favoriser l'utilisation du transport collectif, c'est-à-dire que la politique de stationnement est certainement un outil dans ce sens-là.

1690

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Alors, Monsieur Benoit, votre deuxième question.

1695

M. RÉJEAN BENOIT :

Je suis un peu déçu par la réponse. J'aimerais mieux laisser tomber ma question sur l'urbanisme et faire une sous-question.

1700

LE PRÉSIDENT :

Vous pourrez aussi éventuellement faire vos recommandations, vous ou votre organisme.

1705

M. RÉJEAN BENOIT :

Est-ce que le prochain Plan d'urbanisme prévoit une contribution au fonds de compensation si le promoteur immobilier ne construit pas de stationnement à vélos?

1710

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Sainte-Marie?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1715 Oui. Bien, je pense qu'il n'est pas tellement question du fonds de compensation comme de l'obligation d'inclure des places de stationnement pour les vélos. On mentionne non seulement l'importance d'avoir des places de stationnement mais aussi l'importance de favoriser des équipements qui favorisent l'utilisation du vélo. On parle de vestiaires par exemple dans les immeubles de bureaux. Et là, je cherche la localisation... Voilà, c'est à la page 55, on dit:

1720

La Ville encourage la mise en place d'aires de stationnement pour vélos adéquates et sécuritaires particulièrement sur les lieux de travail aménagées à l'intérieur des bâtiments ou à l'abri des intempéries. Idéalement, les cyclistes pourraient aussi bénéficier de vestiaires et de douches.

1725

Ça c'est en relation avec l'action 3.4 qui porte spécifiquement sur les vélos. Et par rapport à la politique de stationnement à l'action suivante, on réfère donc, on précise donc que:

1730

La politique exigera l'aménagement de places de stationnement sécuritaires réservées aux vélos à l'intérieur des projets immobiliers privés ou publics, institutions, équipements collectifs, édifices à bureaux, complexes commerciaux, et caetera. Et que la Ville elle-même aménagera aux endroits appropriés des places de stationnement sur rue pour les vélos.

1735

LE PRÉSIDENT :

On doit comprendre de ça, Monsieur Sainte-Marie, que les exigences relatives aux places de stationnement de vélos pourraient être assorties des mêmes pénalités, si vous voulez, pour un promoteur qui ne les satisferait pas?

1740

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1745

Oui, pénalités, enfin, monsieur évoquait le mot amende. Ce n'est pas tout à fait la philosophie. Mais évidemment, le résultat est le même, c'est-à-dire que si physiquement il s'avère impossible d'inclure des places de stationnement pour automobiles, dans un projet, effectivement la Ville demande que le propriétaire contribue à un fonds qui sert à aménager des places de stationnement ailleurs.

1750

Dans le cas des vélos, on peut prévoir la même mesure. Mais je vous avoue que j'imagine mal comment physiquement il serait impossible d'inclure un certain nombre de places pour les vélos parce que ça prend quand même beaucoup moins de place que pour les automobiles. Mais oui, pourquoi pas. Mais je pense que de manière générale, l'obligation sera suivie.

1755 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Beauchamp?

1760 M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

Je veux juste comprendre. Ces obligations seraient d'ordre réglementaire possiblement?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1765 C'est exact.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

1770 Et à ce moment-là, elles seraient imposées par la Ville elle-même ou par l'arrondissement?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1775 Les arrondissements font partie de la Ville. Mais il s'agit... la réglementation d'urbanisme bien sûr est adoptée par les conseils d'arrondissements et gérée par les fonctions publiques d'arrondissements.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

1780 Ah bon, j'étais sûr que c'était dans la Ville centrale alors...

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1785 Non.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

1790 Merci de votre réponse.

LE PRÉSIDENT :

Madame Chauvin?

1795 MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

Même ce qui concerne la tarification?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1800

La tarification de?

MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

1805

Je n'ai peut-être pas le bon terme mais il me semble...

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1810

Les fonds de compensation?

MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

Oui.

1815

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Oui, oui.

MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

1820

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1825

Très bien. Alors, je vous remercie Monsieur Benoit. Avant d'appeler l'autre interlocuteur, il nous reste un certain nombre de personnes qui sont déjà inscrites pour poser des questions. Je vais laisser le registre ouvert toujours pour ceux qui veulent poser des questions pour encore dix minutes. Après ça, plus tard, je l'ouvrirai pour ceux qui veulent faire des interventions de type expression d'opinion ou commentaires. Donc, ceux d'entre vous qui pensez avoir des questions et qui biens sûr ne sont pas encore inscrits, je vous donne dix minutes pour vous inscrire. J'appelle maintenant monsieur Joseph Briant Centaines, s'il vous plaît.

1830

Bonsoir Monsieur.

1835

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

Bonsoir Monsieur le Président, bonsoir les commissaires, bonsoir les représentants de la Ville de Montréal, l'analyste et sténo, enregistrement, mesdames, mesdemoiselles et messieurs de l'assistance de la salle. Alors, je suis monsieur Joseph Briant Centaines, fondateur du Comité des citoyens pour la santé et sécurité publique, quarante-cinq mille (45 000) partisans de mon organisme, et je connais le transport en commun qui va être ma première question là-dessus sur

1840

le fond de ma poche et sur le bout de mes doigts. Et je connais aussi le domaine de logement, de l'habitation plus précisément aussi qui sera ma deuxième question.

1845 Alors, sur le transport collectif ce qui est critiqué sur la place publique parce que je rencontre des usagers régulièrement tous les jours. Je jase avec eux autres. Je rencontre des employés de la STM, je jase avec eux autres. Je rencontre des autorités suprêmes de la STM et eux aussi me font beaucoup de suggestions, de recommandations, d'opinions, de faits et de tous les niveaux.

1850 Et la STCUM n'est pas n'importe quelle boîte, c'est une boîte de huit mille (8 000) employés avec sept (7) syndicats différents. Est-ce que mon micro est encore ouvert, oui?

LE PRÉSIDENT :

1855 Il est très ouvert mais j'aimerais que vous posiez votre question.

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

1860 Oui, je vais y arriver à la question. Et il y a huit cent vingt (820) emplois de trop à la STM présentement. La tarification du transport en commun, elle est très mais très inéquitable et injuste.

LE PRÉSIDENT :

1865 Monsieur, vous êtes en train de faire des commentaires. Je voudrais que vous posiez des questions.

1870 M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

Oui oui, mais j'arrive à la question.

LE PRÉSIDENT :

1875 Rapidement, s'il vous plaît.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

1880 Faites la question d'abord et après ça on verra les commentaires.

LE PRÉSIDENT :

1885 Oui.

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

1890 Alors, Monsieur le Président et les commissaires, je voudrais savoir, est-ce qu'il est possible que la première démarche qui devrait être mise sur pied sous le nouveau Plan de l'urbanisme au niveau du transport collectif, c'est de remettre toute l'administration et la gestion à l'entreprise privée? Et ça, ça serait équitable puis ça serait beaucoup plus économique que de voir l'administration présente.

LE PRÉSIDENT :

1895 Votre question est présente. Est-ce que la Ville, selon vous, Monsieur Sainte-Marie, examine des perspectives de modifications dans la gestion du transport en commun qui pourraient conduire à l'entreprise privée?

1900 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

À ma connaissance, non. On sait que le transport en commun évidemment est déficitaire presque par définition, c'est-à-dire qu'il s'agit d'un service public, et les usagers ne couvrent qu'une partie des dépenses qui est inférieure à la moitié.

1905 M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

Oui, mais nous les...

1910 LE PRÉSIDENT :

Un instant, Monsieur, si vous permettez. Vous avez posé votre question. Vous avez eu une réponse. Si vous êtes d'opinion contraire, vous pourrez le faire valoir dans un mémoire, d'accord. Monsieur Beauchamp?

1915 M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

Dites-moi, premièrement, est-ce qu'il est dans les prérogatives d'un plan comme celui que vous avez élaboré, d'étudier ce genre de question-là?

1920 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Non.

1925 M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

Donc, vous n'avez pas fait d'études particulières à cette fin là-dessus?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1930

Non.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

1935

Non. Et dans les catégories que vous avez, vous dites le Plan se décline en sept éléments: milieu de vie, transport, la ville centre, les employés, paysage urbain, patrimoine, environnement, est-ce que soit dans la catégorie transport, soit dans la catégorie emploi, par exemple, il y a des considérants qui doivent intervenir ou que vous pensez devoir intervenir sur les rapports assez complexes entre le public, le privé ou les partenariats?

1940

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1945

L'ensemble du plan d'urbanisme, on l'a mentionné, pour être mis en oeuvre requiert l'intervention d'un ensemble de partenaires. Mais la gestion des organismes publics comme la STM ne font pas partie des éléments qu'on regarde. Par contre, le partenariat, comme je vous dis, est au coeur de l'ensemble de la mise en oeuvre du Plan. On l'a évoqué tantôt par rapport à la question du logement. On pourrait le faire pour l'environnement, en fait, pour chacune des sept orientations.

1950

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Sainte-Marie, dans le domaine du transport, est-ce qu'il y a des partenaires peut-être à défaut de la STM ou d'autres qui appartiennent au monde privé mais qui sont des partenaires du transport en commun directement ou indirectement?

1955

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1960

Oui. Dans certains cas là où la STM, on le mentionnait, de façon générale, les revenus générés par les usagers sont insuffisants pour couvrir les coûts. Mais la STM exige quand même avant d'implanter une ligne d'autobus ou un service quelconque, qu'il y ait un minimum de fréquentations. Mais dans certains cas dans certains secteurs industriels, il y a effectivement des ententes entre les employeurs et la STM pour qu'un service d'autobus soit offert aux employés parce que même si le nombre est limité, le service est essentiel pour l'entreprise, c'est-à-dire que ses employés ne pourraient pas se rendre travailler s'il n'y avait pas d'autobus.

1965

Donc, dans ces cas-là, l'entreprise effectivement, il y a un certain nombre de cas où l'entreprise contribue financièrement à la STM en fonction d'une ligne ou d'un service, je devrais dire, de transport collectif spécifique. Mais il y a d'autres mesures qui évidemment pourraient être envisagées. Donc la privation de la STM, on l'a dit, n'est pas quelque chose qui est prévu. Mais dans des domaines précis, c'est effectivement des choses qui sont déjà en cours et qui pourront être répétées et développées.

1970

LE PRÉSIDENT :

1975 Bien. Votre deuxième question Monsieur Centaines?

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

1980 Je vais poser ma deuxième question sur le transport en commun et je reviendrai pour les questions du logement. Alors, ma deuxième question sur le transport en commun, c'est que nous sommes neuf cent quarante mille (940 000) usagers par jour du transport en commun. Nous avons quatre prix différents du transport en commun. Nous avons quatre-vingt-deux (82) stations de métro. Nous avons soixante-quinze (75) wagons. Et on trouve que c'est inéquitable et injuste la tarification du transport en commun quand on prend tous le même autobus et le même métro et
1985 très souvent qu'on va presque aux mêmes endroits.

Alors, pourquoi il ne serait pas prévu dans le nouveau Plan de l'urbanisme qu'il y ait une tarification unique et que tout le monde paie le même prix et non pas qu'il y ait quatre-cinq sortes de prix différents pour aller au même endroit puis utiliser le même matériel?

1990 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Sainte-Marie, qu'est-ce que vous pouvez nous dire sur les politiques de tarification et peut-être ce que vous savez sur les voies qu'on peut explorer à ce niveau-là?

1995 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2000 La logique de la tarification actuelle en est une où évidemment... même si on se rend au même endroit, on peut partir de plus ou moins loin, c'est le principe, plus la distance voyagée est longue, plus le tarif est élevé. Évidemment, ça, ça se combine à la juxtaposition des juridictions, c'est-à-dire que la STM dessert le territoire de Montréal, d'autres sociétés de transport desservent la Rive-Sud, Laval, la Rive-Nord, et caetera. Donc, la tarification tient également compte de ces juxtapositions de juridiction.

2005 Ce principe de tarification, de faire en sorte que plus on est loin, plus on paie cher va tout à fait dans le sens d'une consolidation du tissu urbain, la consolidation du tissu urbain qui est souhaité par le plan d'urbanisme et qui s'inscrit dans la philosophie du développement durable. Donc, je vois qu'elle est plutôt convergente avec les objectifs du Plan et non l'inverse.

2010 LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci Monsieur.

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

2015 J'aurais une autre petite question.

LE PRÉSIDENT :

2020 Non, je prends note. Je vous ai déjà réinscrit parce que je sais que vous serez intéressé à poser des questions.

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

2025 Oui, plusieurs questions.

LE PRÉSIDENT :

2030 Mais pour le moment, on va recevoir d'autres personnes, d'accord.

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

2035 Mais je peux vous dire que le transport en commun, je connais ça du fond de ma poche puis du bout de mes doigts.

LE PRÉSIDENT :

C'est noté, Monsieur.

2040 M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

Il n'y en aurait plus de déficit. On a des solutions pour ça.

LE PRÉSIDENT :

2045 Parfait. Madame Marie-France Pinard, s'il vous plaît.
Bonsoir Madame Pinard.

MADAME MARIE-FRANCE PINARD :

2050 Bonjour. Je représente le Comité des citoyens Mont-Royal Avenue Verte.

LE PRÉSIDENT :

2055 Oui.

MADAME MARIE-FRANCE PINARD :

2060 J'ai deux questions. Ma première question pose le problème du transport collectif. Dans votre plan d'urbanisme, je vous félicite de dire que vous donnez comme priorité les transports collectifs.

LE PRÉSIDENT :

2065 Je relaie les félicitations.

MADAME MARIE-FRANCE PINARD :

2070 Je remarque que vous mettez une grosse emphase sur les transports souterrains tel que le métro. Je vous félicite pour ça aussi. Cependant, j'ai une petite question. Est-ce que ça serait pour laisser le transport de surface à la voiture? Que comptez-vous faire de façon politique? Avez-vous un engagement politique clair pour réduire la place de la voiture en surface et cesser de cantonner les piétons au sous-sol?

2075

LE PRÉSIDENT :

2080 Alors je prends votre question sur un plan non pas politique mais sur un plan technique. Les forums politiques comme vous le savez probablement sont ailleurs que dans les séances de consultation publique. Donc, dans le Plan d'urbanisme et dans plus généralement la politique de transport, où se situe la place du piéton et qu'est-ce qu'on entend faire avec l'automobile, Monsieur Sainte-Marie?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2085

Alors de façon générale, c'est sûr que le métro constitue l'infrastructure de transport collectif la plus importante en termes de débit. Mais comme on le voit sur la carte, les interventions sont en fait plus nombreuses en surface que en souterrain. Il est prévu effectivement de prolonger le métro sur deux lignes comme on l'a mentionné.

2090

2095 Il y a les interventions en termes de SLR. Donc, l'implantation par exemple d'un SLR sur l'avenue du Parc fera en sorte que le nombre de voies de circulation serait réduit à une seule dans chaque direction. Le concept actuel, évidemment les études sont en cours, mais le concept actuel prévoit qu'il y aurait une ligne de SLR dans chaque direction, une voie de circulation automobile dans chaque direction et des voies de stationnement le long des trottoirs pour assurer une meilleure... une plus grande sécurité des piétons, un plus grand confort des piétons, une meilleure séparation entre les piétons et les automobiles qui bougent.

2100 Il y a plusieurs interventions, on l'a mentionné, au niveau des mesures préférentielles pour le transport collectif, c'est-à-dire que ça peut prendre la forme de voie réservée pour les

autobus, de feux... de préemption de feux, c'est-à-dire de priorité aux autobus sur les feux de circulation. Alors, l'idée n'est pas du tout de favoriser l'utilisation de la voiture, mais au contraire, de favoriser le transport collectif même en surface.

2105 De manière générale, on prévoit améliorer aussi la place du piéton en faisant de l'espace public un lieu confortable, sécuritaire et agréable à fréquenter en toute saison pour les piétons. Le Plan milite donc en faveur d'un meilleur partage de la rue, notamment par un ensemble de principes d'aménagement du domaine public qu'on retrouve aux pages 135 et 142 du document, en prévoyant l'élaboration d'un guide d'aménagement des voies publiques qui permettra encore
2110 une fois d'améliorer la qualité de l'expérience piétonne. On prévoit également la concertation des grands occupants du domaine public de manière à favoriser une occupation... du domaine public, c'est-à-dire des trottoirs essentiellement, en évitant l'encombrement, l'encombrement par des boîtes aux lettres, du mobilier urbain, des poubelles, et caetera. Voilà.

2115 LE PRÉSIDENT :

Il y a quelque chose qu'on remarque, Monsieur Sainte-Marie, quand on va à Québec, c'est qu'il y a des rues, des grandes rues où ils ont commencé à rétrécir la chaussée puis à élargir les trottoirs. Est-ce que c'est quelque chose qui est pensable à Montréal ça?

2120

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Absolument. Quand je faisais référence au principe d'aménagement de l'espace public, c'est précisément le genre de choses qui sont envisagées. On n'en est pas par contre
2125 précisément à dire que ça se fera ici, ici et là, mais c'est clair que la priorité sera donnée sur les rues où il y a beaucoup de piétons nécessairement.

On prévoit par exemple dans le centre à la section 2.3, aménager sur le territoire, ce qu'on appelle des rues d'ambiance. Les rues d'ambiance sont justement celles où on retrouve
2130 beaucoup de piétons. C'est celles qui apparaissent en couleur orange sur le plan. On parle donc de la rue Sainte-Catherine, de la rue de La Gauchetière, de la rue Saint-Laurent, de la rue Saint-Paul, de la rue de la Commune dans le Vieux-Montréal et donc de bien d'autres.

Alors, l'idée sur ces rues, c'est de faciliter la vie aux piétons. On se comprend, pour
2135 l'instant, il n'est pas décidé de rendre piétonnes ou de réserver aux piétons l'ensemble de ces rues-là, ce n'est pas quelque chose qui est exclu non plus, mais la volonté est claire de faire en sorte que les piétons se sentent parfaitement et totalement à l'aise sur l'ensemble de ces rues et ça, douze (12) mois par année.

2140 LE PRÉSIDENT :

Très bien.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2145

Là, ça touche d'autres éléments que l'aménagement comme tel, comme l'entretien, bien sûr.

LE PRÉSIDENT :

2150

D'accord. Très bien. Votre deuxième question Madame Pinard?

MADAME MARIE-FRANCE PINARD :

2155

Alors, ma deuxième question a déjà été abordée. J'aimerais qu'on complète la réponse finalement. Ma deuxième question est: avez-vous pensé à faire des rues piétonnes sans voiture avec transport en commun, pas des rues piétonnes pour piétons seuls, des rues piétonnes comme l'avenue du Mont-Royal? On est vingt mille (20 000) à le demander dans le Plateau.

2160

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Monsieur Sainte-Marie, des rues piétonnes avec du transport collectif.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2165

Effectivement, c'est quelque chose qui est possible. C'est clair que là on rentre dans les questions de responsabilités locales. Le rôle de l'arrondissement dans une telle décision est donc crucial. Et c'est pourquoi le Plan, il est possible que les chapitres d'arrondissements soient plus précis là-dessus, si effectivement c'est le consensus qui se dégage des discussions qui se tiennent dans chaque territoire. Mais pour l'instant, le plan d'urbanisme donc, se situe au niveau des objectifs et des principes que j'ai mentionnés tantôt.

2170

LE PRÉSIDENT :

2175

Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

2180

Comment à ce moment-là s'assurer que la formulation du plan d'urbanisme n'interdise pas ce genre d'action au niveau des arrondissements puisqu'il y a un rapport avec l'un et l'autre, j'aimerais voir quelle est la mécanique et si la formulation que vous avez est assez ouverte pour permettre ce genre de réflexion-là dans les arrondissements?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2185

Il n'y aura certainement pas contradiction entre les éléments qui sont soumis à la consultation publique et qui seront adoptés par le conseil et les chapitres d'arrondissements parce que les chapitres d'arrondissements seront partie intégrante du Plan d'urbanisme, et on ne prévoit

2190 certainement pas d'interdire la piétonnisation de certaines rues tout en prévoyant évidemment d'éviter d'enclaver des secteurs, de les rendre inaccessibles ou de nuire à la sécurité. Il y a d'autres principes qui entrent en ligne de compte. Enfin, on est loin de ce débat-là.

2195 Mais par exemple, il y a certains arrondissements de l'ouest de l'île qui sont assez repliés sur eux-mêmes, assez enclavés et où dans le passé, on a volontairement bloqué des voies qui permettraient de traverser le territoire. Je pense par exemple au boulevard Jacques-Bizard qui pour les gens qui connaissent le secteur, à toutes fins pratiques, s'arrête au boulevard Pierrefonds parce que les gens de la ville de Pierrefonds à l'époque ne voulaient pas que les étrangers de l'île Bizard traversent leur territoire pour aller à l'autoroute 40.

2200 Alors là, évidemment on est loin de la piétonnisation. Mais l'idée, c'est de faire en sorte qu'effectivement, on conçoive les choses même si la question de la piétonnisation des rues est avant tout d'intérêt local, il faut que ce soit conçu dans le respect de l'intérêt général de la Ville.

2205 LE PRÉSIDENT :

Ça va?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

2210 Ça va.

LE PRÉSIDENT :

2215 Merci Madame Pinard. Donc, le registre d'inscription pour les personnes qui veulent poser des questions est maintenant fermé. Je vais faire venir une autre personne pour poser des questions, après quoi, nous prendrons une pause et nous continuerons ensuite d'entendre les gens qui se sont inscrits pour poser des questions. Donc, monsieur Claude Blainville.

2220 M. CLAUDE MAINVILLE :

2225 Bonsoir. Je suis natif du Plateau, résidant du Plateau et je travaille sur le Plateau puis je suis ingénieur qui m'occupe de la qualité de l'air et j'ai une grande préoccupation. Chaque jour, il y a 1,1 million de véhicules qui viennent nous visiter sur l'île. Est-ce que le Plan d'urbanisme a l'intention d'introduire des mesures d'apaisement de la circulation, peut-être des ponts payables, ou si on a des projets de construire encore plus de ponts pour nous amener encore plus de visiteurs polluants?

LE PRÉSIDENT :

2230

Votre question est claire. Monsieur Sainte-Marie, si vous partez donc de ce que contient le plan d'urbanisme en matière de perspective par rapport notamment à la venue des véhicules motorisés?

2235

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2240

Oui. Alors, on l'a dit évidemment, le Plan d'urbanisme accorde la toute première priorité au transport collectif. La carte des réseaux routiers illustrent de façon presque discrète, enfin, tout à fait discrète, presque secrète, la possibilité qui est envisagée par le ministère des Transports qu'il y ait effectivement un prolongement de l'autoroute 25 et la construction d'un pont vers Laval. C'est le seul projet de pont, de nouveau pont qui est évoqué dans le Plan d'urbanisme.

2245

La Ville refuse de prendre position sur ce projet-là. On s'entend qu'il s'agit d'une infrastructures du gouvernement du Québec, que le gouvernement à la limite pourrait l'imposer à la ville de Montréal. La Ville n'a pas encore pris position sur le dossier sauf pour dire que tous travaux dans ce secteur-là devront se faire justement pour réduire la circulation de transit qui cause beaucoup de nuisance présentement aux résidants de Montréal-Nord. Pour... tout aménagement aussi dans le secteur devra se faire pour protéger et mettre en valeur le milieu naturel que constituent les abords du ruisseau De Montigny.

2250

De façon générale, on devra aussi s'assurer évidemment dans un autre ordre d'idée que tout nouvel aménagement, toute nouvelle infrastructure de voirie dans le secteur contribuera à consolider le développement du territoire de Montréal.

2255

Il n'y a aucun autre projet de pont qui est évoqué dans le Plan d'urbanisme puisqu'effectivement, l'objectif c'est de consolider le développement là où les infrastructures sont déjà présentes, et de favoriser le transport collectif.

2260

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'il y a des mesures qui sont envisagées d'un autre ordre que de créer ou non des infrastructures? Monsieur faisait allusion par exemple à des mesures rendant moins alléchant de traverser les ponts ou de se rendre à Montréal en voiture?

2265

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2270

La chose ne relève pas de la ville de Montréal, effectivement. C'est peut-être dans le cadre du schéma d'aménagement et développement de la Communauté métropolitaine de Montréal que les choses pourront être traitées même si les ponts relèvent du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral dans certains cas.

M. CLAUDE MAINVILLE :

2275 Mais les mesures d'apaisement de la circulation, elles sont où?

LE PRÉSIDENT :

2280 Est-ce qu'il y a des mesures d'apaisement de la circulation, Monsieur Sainte-Marie, dans...

M. CLAUDE MAINVILLE :

2285 À part les dos d'âne dans les ruelles.

LE PRÉSIDENT :

Il y en a de toutes sortes. Écoutez, il y a des quartiers où...

2290 M. CLAUDE MAINVILLE :

Ça se limite à ça actuellement.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2295 Je pense que je vais demander à mes collègues d'intervenir parce que leur écriture est difficile à...

LE PRÉSIDENT :

2300 Avez-vous besoin de quelques minutes pour vous préparer ou si c'est...

M. CLAUDE MAINVILLE :

2305 Je pense que ça va prendre quelques mois.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2310 Non, ça va. Donc, Alain Trudeau va vous adresser la parole à ce sujet-là.

LE PRÉSIDENT :

On vous écoute.

2315 M. ALAIN TRUDEAU :

Premièrement, on mentionne à la page 36 du plan que l'accès à Montréal à partir de Laval, Longueuil et des territoires des couronnes nord et sud doit davantage être axé sur l'utilisation du transport collectif.

2320

LE PRÉSIDENT :

Excusez-moi, j'aimerais vraiment vous cibliez les mesures d'apaisement de la circulation...

2325 M. ALAIN TRUDEAU :

O.K.

LE PRÉSIDENT :

2330

... parce que ce que vous dites, c'est à peu près ce que monsieur Sainte-Marie nous avait déjà dit sur les choses générales.

M. ALAIN TRUDEAU :

2335

Je voulais surtout le préciser.

LE PRÉSIDENT :

2340

Oui.

M. ALAIN TRUDEAU :

2345

En ce qui concerne les mesures reliées à l'apaisement de la circulation, il faut d'abord comprendre le fonctionnement du réseau. Si on limite la circulation de la circulation automobile à l'intérieur des rues locales, évidemment les automobilistes vont tout simplement se déverser vers les grandes artères.

2350

Donc, la Ville doit d'abord intervenir sur les grandes artères, doit essayer de gérer le mieux possible la circulation sur les grandes artères. Évidemment, il y a une question de capacité. On ne peut pas année après année accepter un nombre accru d'automobiles. C'est pour ça qu'il y a plusieurs mesures liées à l'utilisation du transport collectif.

2355

Mais une fois que ça c'est fait, là les arrondissements sont en mesure de mettre en place les mesures d'apaisement de la circulation. Mais on ne peut pas mettre les mesures d'apaisement de la circulation tant et aussi longtemps qu'on n'a pas réglé le problème sur les artères.

2360 On a mentionné lors de la présentation la venue éventuelle d'un plan de circulation qui va être soumis à la consultation publique l'an prochain. Le plan devrait être terminé au mois de septembre deux mille cinq (2005).

LE PRÉSIDENT :

2365 Un plan de la Ville...

M. ALAIN TRUDEAU :

J'ai dit plan de circulation...

2370 LE PRÉSIDENT :

... de la Ville de Montréal?

M. ALAIN TRUDEAU :

2375 Le plan de circulation, c'est le plan de transport de la Ville de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

2380 D'accord.

M. ALAIN TRUDEAU :

2385 Et aussi au chapitre sur la qualité des milieux de vie, on parlait d'un milieu complet. Mais évidemment, la qualité des milieux de vie se transmet aussi ou se traduit aussi par la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation qui vont venir évidemment contribuer à la qualité des milieux de vie résidentiels à l'intérieur des arrondissements.

LE PRÉSIDENT :

2390 Même si la mise en place de ces mesures-là relève des arrondissements, j'imagine que ce n'est pas un free for all, qu'il y a quand même des règles ou des types de mesures qu'on privilégie plus que d'autres. Pouvez-vous nous en parler un peu?

2395 M. ALAIN TRUDEAU :

2400 Il y a plusieurs mesures. Il y a le rétrécissement de la chaussée routière qui de toute évidence vient diminuer les vitesses. Il y a des vitesses affichées qui sont normalement entre soit trente (30) kilomètres ou cinquante (50) kilomètres. Très souvent, comme on le sait, les vitesses ne sont pas respectées. Donc, on essaie de limiter la largeur de la chaussée de façon à inciter l'automobiliste à accélérer.

2405 Les mesures sont simples, on met tout simplement des bacs à fleurs de forme imposante, en ciment de préférence, de façon à inciter et à inviter l'automobiliste à freiner. Monsieur a parlé de dos d'âne, c'est une façon. En tout cas, il y a plusieurs façons de le faire.

2410 Il y a aussi des mesures simples, on peut à certains endroits changer le sens de la circulation des voies par exemple. À un moment donné, on descend le long d'une rue et soudainement au coin de Saint-Joseph, on nous indique que la voie routière en direction sud devient une voie routière en direction nord. Donc, on force l'automobiliste à faire des détours. Donc, on essaie de le décourager et d'aller à l'intérieur des quartiers et de l'amener sur le réseau artériel qui est conçu, lui, pour la circulation de transit. Puis on pourra en parler plus longuement évidemment.

2415 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Blainville, votre deuxième question?

2420 M. CLAUDE MAINVILLE :

Mainville.

LE PRÉSIDENT :

2425 Je suis désolé, Mainville.

M. CLAUDE MAINVILLE :

2430 On vient de parler de béton. En fait, ce que je comprends de la réponse, c'est le règne de la voiture va continuer avec le nouveau Plan?

LE PRÉSIDENT :

2435 Écoutez, ça, je vous laisse tirer vos propres conclusions.

M. CLAUDE MAINVILLE :

Deuxième question...

2440 LE PRÉSIDENT :

Mais prenez en note les informations.

2445 M. CLAUDE MAINVILLE :

2450 ... on parle de béton, est-ce que c'est la définition qu'on a du développement durable, beaucoup plu de béton parce que ça dure longtemps, ou si on a la définition qui est maintenant retenue par l'ensemble des organismes, c'est-à-dire qui tient compte non pas seulement juste de l'économie mais de la personne et de l'environnement, ou est-ce que ces trois définitions-là sont prises séparément dans le quartier industriel où on va parler d'environnement, dans le quartier résidentiel, de l'économie, et dans un autre quartier, de la personne?

LE PRÉSIDENT :

2455 Alors, je vais vous demander, Monsieur Sainte-Marie, de quelle manière et surtout avec quelle cohérence on incorpore la perspective du développement durable dans le Plan d'urbanisme?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2460 Comme on l'a dit, le développement durable est vraiment la source de tout. Il se traduit de différentes façons, certainement pas en voulant séparer justement les fonctions urbaines, et au contraire, en voulant mieux intégrer les choses, en voulant augmenter la densité, en favorisant, on l'a dit, on l'a répété, l'utilisation du transport collectif, en favorisant la qualité de l'aménagement urbain, en mettant en valeur les milieux naturels qui existent toujours à Montréal, en intervenant pour revégétaliser les berges pour accroître l'accès à la fois physique et visuel à l'eau. Donc, le développement durable est vraiment un parapluie qui couvre l'ensemble des objectifs, des orientations et des mesures de mise en oeuvre qui sont prévues dans le plan.

2470 LE PRÉSIDENT :

2475 Mais il reste qu'il y a des secteurs où par exemple certains types d'interventions mettent peut-être en cause plus difficilement les principes du développement durable. Vous avez quand même évoqué des choix qui ne sont pas encore arrêtés sur les infrastructures. Monsieur a fait allusion à des secteurs industriels dont on sait que certains continueront soit à utiliser des produits ou des matières génératrices de pollution et ainsi de suite. Alors, de quelle manière on peut, si vous voulez, infléchir les pratiques qu'on a connues jusqu'à maintenant à la faveur du Plan d'urbanisme?

2480 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2485 C'est évident que le Plan d'urbanisme traite d'éléments d'aménagement urbain. Les processus industriels sont autre chose. Il y a des normes en matière d'émission des polluants. Il y a des objectifs pour rapprocher les travailleurs ou plutôt les emplois des lieux d'habitation pour réduire les durées de déplacement. Ça exige nécessairement que les nuisances générées par les activités d'emplois soient atténuées, que les nuisances générées par les activités de transport, et on peut penser au transport collectif, pas seulement au transport automobile, soit également atténué. Donc, vraiment la notion de développement durable s'applique partout à travers le territoire peut-être de manière différente mais partout.

2490

LE PRÉSIDENT :

Mais je conclus aussi qu'on est un peu en apprentissage de ce côté-là d'après les réponses que vous faites.

2495

M. CLAUDE MAINVILLE :

Est-ce que c'est défini à quelque part dans le Plan, le développement durable?

2500

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'on définit ce qu'on entend... On va laisser monsieur Sainte-Marie trouver la réponse là-dessus.

2505

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Oui, j'ai oublié de mentionner que la Ville est en train d'élaborer une stratégie de développement durable qui elle aussi va être rendue publique et soumise à la consultation publique cet automne. Le développement durable pour répondre à la question de monsieur est défini à la page 5, on dit:

2510

Le développement durable répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. En fait, il s'agit d'une approche équilibrée qui intègre les dimensions environnementales, sociales et économiques. On vise ainsi l'intégrité écologique, l'équité sociale entre les nations, les individus et les générations ainsi que l'efficacité économique. Le maintien de l'intégrité écologique exige que le développement respecte le rythme de renouvellement ou d'épuisement des ressources naturelles et qu'il minimise l'impact des activités humaines sur l'environnement.

2515

2520

On parle également du développement qui doit être socialement équitable, d'une économie efficace qui optimise les ressources humaines, naturelles et financières. Ces principes évidemment interpellent les communautés locales et c'est pourquoi la Ville fait sienne la philosophie de développement durable et tente du mieux possible de la traduire dans son Plan d'urbanisme.

2525

LE PRÉSIDENT :

Et la politique ou la stratégie de développement durable à laquelle vous faites allusion pour l'automne, c'est dans d'autres dimensions que celle du plan d'urbanisme?

2530

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2535 De l'aménagement urbain.

LE PRÉSIDENT :

2540 À titre d'exemple, qu'est-ce que ça pourrait couvrir?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2545 Pensons à la collecte sélective des déchets. La collecte sélective des déchets existe déjà. Il y a certains objectifs qui ont été atteints. Peut-être de nouveaux objectifs qui devraient être définis, de plus grands efforts qui devraient être faits. C'est clair que ça ne relève pas de l'aménagement urbain comme tel. C'est donc un sujet qui va être traité. J'ai vu ma collègue tantôt, si vous voulez, Danielle Lussier qui est responsable justement de cette stratégie pourrait vous en parler plus longuement.

2550 LE PRÉSIDENT :

2555 Bien. Je pense que ça serait intéressant de prendre quelques minutes et d'entendre madame Lussier là-dessus. Ce dont on se rend compte, c'est qu'effectivement, il y a plusieurs politiques qui s'articulent conjointement et sur lesquelles on ouvre la porte à l'occasion du débat sur le Plan d'urbanisme.

Bonsoir Madame Lussier, on vous écoute.

MADAME DANIELLE LUSSIER :

2560 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

2565 Allez-y.

MADAME DANIELLE LUSSIER :

2570 Oui.

LE PRÉSIDENT :

On parlait de la stratégie et sans entrer peut-être dans...

2575 MADAME DANIELLE LUSSIER :

Non, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

2580

... peut-être dans trop de détails, de voir un peu quels sont les champs couverts par la stratégie projetée.

MADAME DANIELLE LUSSIER :

2585

O.K. Premièrement, le titre est un plan stratégique de développement durable. Donc, il est en élaboration, et comme mon collègue l'a mentionné, il sera produit pour l'automne. Maintenant, les champs, vous vouliez savoir, les thématiques, il en a abordé une au niveau des matières résiduelles. Il y a les thématiques possiblement des gaz à effet de serre, et caetera. Des thématiques reliées à des problématiques à des enjeux environnementaux et qui ne sont pas nécessairement rattachés à des politiques d'aménagement du territoire.

2590

LE PRÉSIDENT :

2595

On a compris ça. Ce qui nous intéresse aussi de savoir, c'est comment ça va éventuellement obliger la Ville, donner lieu à des engagements parce que la Ville est un acteur important mais ce n'est pas le seul évidemment en développement durable. Alors, qu'est-ce que ça pourrait signifier un plan stratégique du développement durable quand on est la Ville de Montréal et mis à part peut-être l'aménagement du territoire?

2600

MADAME DANIELLE LUSSIER :

2605

D'accord. Alors, je vais vous expliquer un petit peu comment le processus se fait d'élaboration du plan stratégique de développement durable. Dans un premier temps, il y a eu une signature de déclaration de principe en vue d'élaborer ce plan stratégique. Et cette déclaration de principe a été adaptée par le conseil municipal mais aussi a été signée par plus de quatre-vingts (80) partenaires. Donc ensemble, nous sommes en train d'élaborer un plan stratégique de développement durable. Et par la suite, nous souhaitons normalement que les engagements qui seront pris tous ensemble aussi bien par les partenaires que par l'administration municipale soient reflétés par une décision du conseil municipal.

2610

LE PRÉSIDENT :

2615

Comme ça a été adopté cette déclaration de principe par le conseil, j'en conclus que c'est un document public?

MADAME DANIELLE LUSSIER :

2620 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2625 Ça serait peut-être intéressant de le mettre à notre disposition pour qu'on puisse à notre tour le communiquer.

MADAME DANIELLE LUSSIER :

2630 Oui. Et nous faisons... nous sollicitons les citoyens à adhérer à la déclaration de principe sur le site de la Ville si jamais ça intéresse des gens.

LE PRÉSIDENT :

2635 On en prend note. Voilà, Monsieur Mainville, merci beaucoup. Alors, nous allons prendre une pause d'une dizaine de minutes avant de nouveau de recevoir des personnes qui sont inscrites pour poser des questions. Pendant cette pause-là, s'il y en a d'entre vous qui souhaitez intervenir ce soir pour des commentaires, des opinions, on vous demandera évidemment de le faire le plus brièvement possible. Mais la Commission sera prête à les recevoir. Alors, vous devez vous inscrire pendant la pause. Donc, on revient dans une dizaine de minutes.

SUSPENSION

2645 REPRISE

LE PRÉSIDENT :

2650 Bien. Alors il y a encore un certain nombre d'inscrits pour les questions. On va essayer de procéder en laissant place à tout le monde mais en procédant quand même avec diligence. Je vous invite évidemment à écouter les questions des gens qui sont inscrits et les réponses qui sont données. Dans certains cas, peut-être que ça répond à vos propres questions.

Alors, j'invite monsieur Pierre-Alain Cotnoir, s'il vous plaît.

2655

M. PIERRE-ALAIN COTNOIR :

Bonjour Monsieur le Président.

2660 LE PRÉSIDENT :

Bonsoir Monsieur.

2665 M. PIERRE-ALAIN COTNOIR :

Bonjour. Alors, j'aurai deux petites questions. La première m'a été inspiré par un intervenant précédent. Ce n'était pas ma première question mais je la pose quand même. Dans le Plan d'urbanisme, on est tous un peu frileux, on n'a pas pensé que les mesures comme celles qui ont été adoptés à Londres pour la City où on demande l'utilisation d'une vignette pour pouvoir circuler durant les heures de bureau dans le centre-ville, ça ne serait pas une mesure, un, qui permettrait du financement pour le transport collectif; et deux, qui serait une vraie mesure d'apaisement de la circulation.

2670 LE PRÉSIDENT :

2675 Quelle est votre question?

M. PIERRE-ALAIN COTNOIR :

2680 C'est celle-là, ça ne serait pas une mesure à envisager l'implantation de...

LE PRÉSIDENT :

2685 On va le tourner sous forme de question. Dans les mesures considérées, Monsieur Sainte-Marie, pour apaiser la circulation, atténuer en fait surtout l'omniprésence de l'automobile, est-ce que Montréal pourrait envisager des mesures comme celle par exemple de taxer l'accès au centre-ville, et est-ce que ça pourrait également se traduire par des mesures dans le Plan ou la réglementation d'urbanisme, Monsieur Sainte-Marie?

2690 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2695 C'est le plan de transport qui est présentement en voie d'élaboration qui traitera de façon plus spécifique de cette question-là. Ça rejoint en fait ce qu'on a dit tantôt aussi par rapport au payage éventuel sur les ponts. En fait, c'est un peu la même idée. Et c'est le plan de transport qui regardera ça.

LE PRÉSIDENT :

2700 Monsieur Beauchamp?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

2705 Je comprends qu'il y a plusieurs éléments de politique qui vont venir dont le plan de transport. Mais revenons au plan d'urbanisme. Si le Plan d'urbanisme retient comme un des éléments le transport, quels sont les objectifs que vous vous posez et comment nous allons savoir si ces objectifs sont atteints en cours, à la deuxième année, à la troisième année ou à la cinquième année du plan d'urbanisme? Prenons un exemple, un intervenant a parlé tantôt de 1,1 million de personnes qui chaque jour venaient sur l'île en auto. Je ne sais pas si c'est vrai ou pas vrai, si vous pouvez confirmer ou infirmer ces données-là. Mais avez-vous, si c'est vrai, avez-vous un plan, une stratégie ou une inscription dans le Plan d'urbanisme pour dire: nous visons de 2710 baisser ce chiffre à neuf cent mille (900 000) et voici les critères à partir desquels on pourra juger si les objectifs ont été atteints?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2715 Il est prévu que la mise en oeuvre du Plan d'urbanisme fasse l'objet d'un bilan annuel qui sera discuté publiquement par une commission du conseil. On est en train d'élaborer justement des indicateurs qui vont nous permettre de mesurer le niveau d'atteinte des différents objectifs. Il y a déjà toute une série de données qui existent en matière de transport. Par exemple, les données 2720 qui découlent de l'enquête Origine Destination, c'est-à-dire qu'à tous les quatre ou cinq ans, il y a une enquête qui est faite qui permet de savoir exactement combien de personnes se déplacent, par quel mode, pour quel but, et caetera.

2725 La page 35, on n'a peut-être pas évoqué cette question-là jusqu'à maintenant, le Plan d'urbanisme effectivement n'est peut-être pas aussi synthétique qu'on aurait souhaité, mais on a tenté d'éviter de se concentrer sur les orientations, sur les éléments de mise en oeuvre, et de minimiser les éléments d'analyse parce que si chaque sujet faisait l'objet d'un développement au niveau de l'analyse, bien évidemment on aurait un document qui serait vraiment extrêmement difficile à consulter.

2730 Tout de même à la page 35 du document, il y a deux (2) graphiques qui illustrent l'évolution des tendances en matière de transport. Ce qui est clair, c'est que le nombre de déplacements augmente dans la région métropolitaine, mais que malheureusement en fonction de nos objectifs, l'apport modal de l'automobile est en augmentation.

2735 Par exemple, en mil neuf cent quatre-vingt-sept (1987), cinquante-cinq pour cent (55 %) des déplacements se faisaient en automobile, et trente pour cent (30 %) en transport collectif. En mil neuf cent quatre-vingt-dix-huit (1998), la part de l'automobile avait augmenté à soixante-quatre pour cent (64 %), et la part du transport collectif avait diminué à vingt et un pour cent (21 %).

2740 Donc, c'est clair que ces mesures-là se poursuivront et que différents indicateurs seront développés pour justement juger de l'atteinte ou non des objectifs du plan.

LE PRÉSIDENT :

2745

Ça répond Monsieur Beauchamp?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

2750

Ça va.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Monsieur Cotnoir, votre deuxième question.

2755

M. PIERRE-ALAIN COTNOIR :

Ma deuxième question est plus dans le sujet pour lequel je suis ici, l'habitation, vu que je représente la Fédération des coops d'habitation intermunicipale du Montréal-Métropolitain en tant qu'administrateur. On a parlé de logements abordables. Et là, c'est vraiment un éclaircissement dont j'ai besoin. Il existe un programme fédéral qui s'appelle « Le programme de logements abordables », et dans ce cadre-là, il y avait cinq mille (5 000) logements abordables dans la Ville de Montréal, et ça c'est fait avec le privé. C'est de financer des entrepreneurs, des contracteurs pour que les logements ne soient pas très chers.

2760

2765

Il y a ensuite de ça le logement social, ça c'est autre chose, c'est le programme qui a été mis de l'avant. Et on a attribué dimanche le cinq millième logement. Donc, c'est closé, ça c'est fermé. Il n'y en aura plus qui vont s'ajouter. On va les livrer. Mais d'ici deux mille cinq (2005), ça va être terminé.

2770

Donc ma question c'est: dans l'objectif de développer soixante (60) à soixante-quinze mille (75 000) logements, on parle beaucoup de logements abordables, est-ce qu'on a l'intention d'ouvrir les programmes qui seraient mis en place de logements abordables tel qu'on en parle dans le Plan d'urbanisme, à un partenariat avec le secteur coopératif en habitation pour que ce soit du logement familial accessible aux gens qui sont ni trop pauvres pour être dans des HLM ni trop riches pour pouvoir s'acheter des habitations condos ou du genre?

2775

LE PRÉSIDENT :

2780

Très bien. Votre question est assez claire. Donc, c'est la place de ce partenariat dans la réalisation de logements abordables. Monsieur Sainte-Marie?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2785

Je pense que c'est une place très importante que la Ville accorde déjà, qu'elle entend développer. On a évoqué plus tôt la stratégie d'inclusion du logement abordable. C'est clair que les approches coopératives sont très importantes dans ce sens-là.

LE PRÉSIDENT :

2790 Est-ce qu'on a une idée à Montréal de la proportion que peut représenter le secteur coopératif d'habitation dans le logement abordable, et si c'est quelque chose qui est en évolution, en croissance?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2795

C'est clair qu'il y a des statistiques là-dessus. Je ne les ai pas sous la main. Donc, on vous transmettra l'information dans les prochains jours. Ça sera disponible bien sûr sur le site Internet sans doute pour le public.

2800

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Beauchamp suggère que peut-être que monsieur Cotnoir, lui, a des choses là-dessus. Très brièvement, si vous en avez, mais il faut quand même laisser aux gens de la Ville aussi le soin de fouiller leurs choses.

2805

M. PIERRE-ALAIN COTNOIR :

Je ne veux pas leur voler leur... c'est lui qui est soumis à la question, ce n'est pas moi.

2810

LE PRÉSIDENT :

Oui, tout à fait.

M. PIERRE-ALAIN COTNOIR :

2815

Il y a cinq cents (500) coopératives qu'il va y avoir à la fin de l'objectif, cinq mille (5 000) logements sur l'île de Montréal, ce qui représente dix mille (10 000) unités de logements à peu près.

2820

LE PRÉSIDENT :

Excellent point. Je ne sais pas si vous avez un complément d'information ce soir ou si vous préférez revenir là-dessus?

2825

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

On vous fournira des données écrites là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

2830

Bien, merci Monsieur Sainte-Marie. Merci Monsieur Cotnoir.

J'ai maintenant monsieur Éric Michaud. Est-ce que vous vous êtes réinscrit?

2835 M. ÉRIC MICHAUD :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2840

Parfait. Alors, venez vous asseoir, Monsieur Michaud. C'était effectivement votre droit de vous réinscrire. Alors, c'est pour ça que...

M. ÉRIC MICHAUD :

2845

O.K. Là, mes questions vont porter sur la question du transport. Il y a plusieurs personnes qui sont intervenues. On sait que dans le Plan d'urbanisme de quatre-vingt-douze (92), on identifiait déjà qu'il fallait favoriser le transport en commun de façon importante et réduire la place de l'automobile. Or, ce qu'on constate, les chiffres, Monsieur Sainte-Marie vient d'en parler. En quatre-vingt-sept (87), l'automobile occupait cinquante-sept pour cent (57 %) de l'apport modal de transport. Ça a monté à soixante-quatre pour cent (64 %) en quatre-vingt-dix-huit (98). Si je ne me trompe pas, depuis quatre-vingt-dix-huit (98), le nombre d'automobiles dans la région métropolitaine de Montréal a crû de deux cent cinquante mille (250 000) véhicules supplémentaires.

2855

Donc, le constat qu'on peut faire, c'est que le plan d'urbanisme de quatre-vingt-douze (92) n'a pas marché sans doute parce qu'on peut faire des voeux pieux au niveau du transport en commun en disant qu'on veut mettre l'accent sur ce mode-là. Mais si les fonds gouvernements des paliers supérieurs ne suivent pas comme ça a été le cas depuis douze (12) ans, on se retrouve le bec à l'eau.

2860

LE PRÉSIDENT :

Votre question?

2865

M. ÉRIC MICHAUD :

Par contre, la Ville de Montréal a un pouvoir pour... la façon de favoriser le transport en commun, c'est de mettre de la pression sur le moyen de transport concurrent qui est l'automobile. Et là, la Ville de Montréal a beaucoup plus de pouvoir. On a parlé de trafic de...

2870

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Michaud, votre question, s'il vous plaît, vous ferez vos commentaires après.

2875

M. ÉRIC MICHAUD :

2880 Il y a deux éléments qui permettent de mettre de la pression sur l'automobile: le trafic calming et le contrôle du stationnement. Or, le stationnement, si je ne me trompe pas, il y a eu une politique du stationnement qui a été déposée à l'Hôtel de Ville en quatre-vingt-quatorze (94) qui visait à réduire de beaucoup le nombre de places de stationnement. Est-ce que vous avez ce même objectif-là qui n'a jamais été adopté?

2885 LE PRÉSIDENT :

Vous adressez vos questions à la Commission, s'il vous plaît. Alors donc, qu'est-ce qu'on retrouve dans le Plan d'urbanisme en matière de stationnement, et toujours dans la logique donc du développement durable et du contrôle?

2890 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2895 Monsieur a raison de mentionner qu'il y a un projet de politiques de stationnement qui avait été rendu public en quatre-vingt-quatorze (94). Malheureusement, il n'a jamais été adopté par les autorités politiques. Ce qui est annoncé dans le plan d'urbanisme, c'est effectivement à nouveau une politique de stationnement qui chiffrera la réduction souhaitée du nombre de véhicules qui fréquenteront Montréal.

2900 Il faut bien comprendre aussi, et c'était a fortiori encore plus vrai pour le Plan d'urbanisme de l'ancienne Ville de Montréal, c'est que les chiffres qu'on citait par rapport à l'accroissement de l'utilisation de l'automobile s'appliquent à l'ensemble de la région métropolitaine. Et que le développement des secteurs, de secteurs résidentiels et de secteurs d'emplois à l'extérieur de l'ancien Montréal et à l'extérieur de l'île de Montréal, ont beaucoup, beaucoup, beaucoup contribué à l'augmentation de l'automobile puisque l'offre en transport collectif dans ces secteurs-là est très faible, pratiquement nulle.

2905 Maintenant que la Ville de Montréal couvre l'ensemble du territoire de l'ancienne CUM, maintenant qu'il y aura un schéma d'aménagement pour l'ensemble de la région métropolitaine, on peut imaginer qu'il y aura des outils plus efficaces pour atteindre les objectifs qu'on se donne effectivement d'augmenter la part du transport collectif. Mais c'est clair que ça prendra de la collaboration, un partenariat des autres gouvernements notamment.

2910 LE PRÉSIDENT :

2915 Est-ce qu'au niveau du stationnement, le Plan d'urbanisme prévoit ou pourrait prévoir une diminution de l'offre de stationnement, des places disponibles comme forme de pression ou pour rendre plus difficile ni plus ni moins ou moins alléchante l'utilisation de l'automobile?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2920 Le plan d'urbanisme prévoit que la politique de stationnement inclura... chiffrera donc la réduction de l'offre de stationnement. Je cherche précisément la formulation... Donc, on fait référence à cette réduction-là dans le plan de transport. On dit justement précisément:

2925 Le plan de transport quantifiera la réduction visée de l'offre de stationnement particulièrement au centre.

2930 Parce qu'on l'a évoqué plus tôt justement dans un esprit de développement durable, on veut favoriser le développement immobilier au centre particulièrement sur les terrains vacants, les terrains de stationnement qui s'y trouvent.

2935 Il faut bien comprendre que ça ne veut pas dire que les bâtiments qui vont se construire n'auront pas de stationnement pour loger les véhicules des résidents qui habiteront là. Mais globalement, l'idée n'est certainement pas d'accroître le nombre de places de stationnement.

LE PRÉSIDENT :

2940 Et ce que vous dites également, c'est qu'il y a une partie des réponses plus quantitatives qu'on pourrait souhaiter avoir mais qui n'apparaîtront que dans le plan de transport?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2945 Voilà. Une fois que l'ensemble des études plus techniques en matière de circulation et de transport auront été faites.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Michaud, votre deuxième question?

2950 M. ÉRIC MICHAUD :

2955 C'est une sous-question à celle-là. J'ai effectivement constaté que dans le Plan d'urbanisme on parlait de... nous, on intervient dans le centre-ville de Montréal et dans le centre-sud, j'ai constaté qu'on voulait développer les terrains vacants du centre-ville qui sont essentiellement des terrains de stationnement, donc, réduire l'offre de stationnement au niveau des terrains de stationnement de surface. Cependant ce qu'on constate, moi, en tout cas ce que je constate, c'est qu'on élimine certains stationnements de surface mais qu'on creuse beaucoup à Montréal. Juste dans mon quartier...

2960 LE PRÉSIDENT :

Mais votre question, c'est quoi?

2965 M. ÉRIC MICHAUD :

Sur le Marché Jean-Talon, on a éliminé un stationnement de surface de cent cinquante (150) places pour en creuser trois cents (300). Chaque place de stationnement souterrain coûte trente-cinq mille piastres (35 000 \$). Un logement social coûte cent mille (100 000 \$).

2970 LE PRÉSIDENT :

C'est quoi votre question parce que là vous êtes en train de faire un plaidoyer pour quelque chose plutôt que d'autre.

2975 M. ÉRIC MICHAUD :

2980 Le calcul que je fais, c'est que ça coûte très cher à creuser du stationnement souterrain au centre-ville, et que je ne suis pas convaincu que la Ville de Montréal n'est pas en train d'accroître son offre de stationnement dans le sous-sol pendant qu'on élimine les nuisances de surface. Alors la question que je me pose, est-ce qu'il y a des objectifs réels de diminution de l'offre globale de stationnement, est-ce qu'il y a un inventaire de toutes les places de stationnement notamment dans le centre-ville de Montréal avec des objectifs chiffrés de diminutions?

2985 LE PRÉSIDENT :

Si on met ensemble, Monsieur Sainte-Marie, non seulement les objectifs généraux mais par exemple comment ça pourrait se traduire en mesure, est-ce qu'en bout de ligne, on va se retrouver avec plus de places de stationnement ou moins ou un déplacement des places de stationnement?

2990 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2995 Pour le centre de Montréal ce qui est visé effectivement, c'est une réduction du nombre de places de stationnement. Le nombre précis comme on le disait sera annoncé dans le plan de transport et discuté publiquement dans le cadre de la consultation sur le plan de transport.

3000 Globalement, est-ce qu'il y aura augmentation du nombre de places de stationnement à Montréal? Mais c'est sûr que si on construit soixante-quinze mille (75 000) logements, il faudra bien que les gens qui ont des autos puissent les mettre quelque part. Mais pour le centre de Montréal, on le dit, on le répète, ce qui est la priorité de la Ville, c'est le transport collectif.

LE PRÉSIDENT :

3005 Est-ce qu'il y a une relation particulière entre par exemple la fonction résidentielle et les places de stationnement, la fonction bureaux et les places de stationnement, comment on fait les...

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3010 Il y a des normes effectivement qui existent dans la réglementation actuelle qui seront sans doute revues par la politique de stationnement. Donc, il y a un certain nombre de places de stationnement qui est exigé par rapport aux logements pour éviter que les gens qui ont des autos les stationnent dans la rue ou enfin n'importe où.

3015 Il y a également des barèmes qui sont fixés par rapport aux places de stationnement pour les bureaux, pour les commerces, et caetera. Mais l'idée, c'est en particulier dans les secteurs qui sont bien desservis par le métro et le train de banlieue, de réduire l'offre en stationnement.

LE PRÉSIDENT :

3020 Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

3025 Je comprends bien qu'il y ait une différence entre stationnement pour le travail et stationnement pour les résidents, pour le résidentiel. Est-ce que... monsieur Michaud a posé la question, est-ce que vous avez un inventaire de ça, un inventaire qui précise en même temps les fonctions de stationnement, est-ce que ça existe à la Ville de Montréal?

3030 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3035 C'est en train de... Ça n'existe pas, c'est-à-dire que ça n'existe pas dans une forme qui est à jour. Il y a eu des travaux dans ce sens-là il y a une quinzaine d'années. Mais justement dans le cadre de l'élaboration de la nouvelle politique de stationnement et du plan de transport, cet inventaire nécessairement est en train d'être fait.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

3040 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci Monsieur.

3045 M. ÉRIC MICHAUD :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3050

Monsieur André-Bernard Guévin.

M. ANDRÉ-BERNARD GUÉVIN :

3055

Bonjour Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

3060

Bonjour Monsieur Guévin.

M. ANDRÉ-BERNARD GUÉVIN :

J'ai deux commentaires et une question, si vous permettez, je vais être très rapide.

3065

LE PRÉSIDENT :

Les commentaires, c'est parce qu'il y a une autre période pour les commentaires.

M. ANDRÉ-BERNARD GUÉVIN :

3070

Mes commentaires, c'est pour vous féliciter, si vous permettez.

LE PRÉSIDENT :

3075

Je partage ça avec tout le monde. Allez-y.

M. ANDRÉ-BERNARD GUÉVIN :

3080

Donc, je suis représentant de l'Association des résidants et résidentes du Plateau Mont-Royal. La démarche que vous faites suite à la charte montréalaise et ce que vous nous rendez ce soir après cinq années d'engagement en vie représentative municipale, c'est le plus beau cadeau que j'ai eu.

LE PRÉSIDENT :

3085

Merci.

M. ANDRÉ-BERNARD GUÉVIN :

3090 Et ce pourquoi, c'est que réalisez très bien ce rôle de transmission entre le citoyen et les fonctionnaires. S'il y a quelque chose de décourageant, on l'a souvent entendu, c'est d'avoir pour un citoyen ordinaire, avoir à négocier, et vous le faites très bien.

LE PRÉSIDENT :

3095 Alors, avec votre aide, on va continuer.

M. ANDRÉ-BERNARD GUÉVIN :

3100 Et le deuxième commentaire était naturellement sur le temps qu'on prend. Il faut faire attention parce qu'en étirant plus longtemps, on décourage l'action démocratique. Mais la qualité de ce que vous faites est essentielle. Donc, j'imagine qu'on retrouve un équilibre et le fait que c'était plus at large ce soir à titre informatif, c'est probablement ce qui a fait qu'on ait étiré aussi longtemps parce qu'il ne faudrait pas qu'on décourage les gens à venir vous voir.

3105 Deuxième commentaire, c'était concernant les répliques qui vous ont été données suite au...

LE PRÉSIDENT :

3110 Non, je m'excuse, je vais prendre votre question.

M. ANDRÉ-BERNARD GUÉVIN :

3115 Question, O.K. Donc, sur le Plateau Mont-Royal, on est confronté avec un problème en ce moment qui est en train de trouver des solutions mais qui ne sont pas à notre satisfaction, les condominiums sur pilotis. Nous avons une exigence l'Association des résidents qui est récurrente. Nous voulons que les terrains publics du domaine public qui ont à être cédés au domaine privé soient réservés aux biens publics. Donc, au développement de logement social. L'expérience
3120 que nous avons vécue avec des condominiums sur pilotis, c'est que monsieur Bourque et monsieur Tremblay nous ont donné la garantie qu'ils ne le feraient pas.

LE PRÉSIDENT :

3125 Non, Monsieur, votre question.

M. ANDRÉ-BERNARD GUÉVIN :

3130 On a besoin de garantie que le domaine public soit réservé aux biens publics.

LE PRÉSIDENT :

C'est une demande, ce n'est pas une question, c'est une demande.

3135 M. ANDRÉ-BERNARD GUÉVIN :

Est-ce que vous pouvez la formuler pour que ça devienne une question.

LE PRÉSIDENT :

3140

On va la tourner dans une recherche d'information. J'aimerais que vous nous éclairiez, Monsieur Sainte-Marie, sur justement l'avenir des propriétés à caractère public ou qui sont occupées par des fonctions comme des stationnements...

3145 M. ANDRÉ-BERNARD GUÉVIN :

Ou parapublic.

LE PRÉSIDENT :

3150

... par rapport aux autres besoins à combler particulièrement dans les secteurs déjà développés de Montréal.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3155

Je pense que ça varie de façon générale, c'est-à-dire qu'il y a des terrains... c'est assez complexe. Il y a des terrains qui appartiennent à la Ville qui sont du domaine public, les parcs par exemple, il y a des terrains qui appartiennent à la Ville qui sont de ce qu'on appelle du domaine privé de la Ville qui correspondent à des propriétés que la Ville a acquises pour toutes sortes de raisons ou qui sont devenues propriété de la Ville pour non-paiement de taxes ou autres. Donc, c'est clair que le domaine public demeure le domaine public.

3160

Le domaine privé peut dans certains cas être aménagé en lieu public ou servir à des fins communautaires. Mais dans d'autres cas, il peut servir au développement immobilier.

3165

LE PRÉSIDENT :

Mais est-ce qu'on peut imaginer, Monsieur Sainte-Marie, qu'une ville qui aurait un parc immobilier comme celui dont vous parlez, qu'elle adopte comme principe de privilégier mettons l'utilisation de tel terrain pour des fins tel que du logement social plutôt que de les mettre sur le marché immobilier ou résidentiel at large?

3170

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3175 Je pense que c'est déjà le cas, effectivement. Les sites qui sont pertinents pour réaliser du logement social qui appartiennent à la Ville le sont. La Ville a eu beaucoup de difficultés à trouver des sites pour construire justement les cinq mille (5 000) logements qui sont prévus dans l'opération du même nom.

3180 Il faut réaliser que ce n'est pas la Ville qui finance le logement social. Le financement du logement social vient du gouvernement du Québec, venait autrefois du gouvernement fédéral également. Donc, la Ville est limitée dans le nombre de logements sociaux qui sont construits sur son territoire par le financement qui vient d'ailleurs. Mais c'est clair que les propriétés de la Ville qui sont propices à un tel usage sont déjà mises à profit dans ce sens-là.

3185

LE PRÉSIDENT :

Oui, parce que c'était ça le sens de ma question, pas tellement sur le nombre que sur le fait que la Ville a sûrement plus, à première vue, de prise sur des terrains qui lui appartiennent que sur d'autres.

3190

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Beauchamp?

3195

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Mais en même temps, il faut comprendre que si le financement pour le logement social n'est pas là, la Ville est comme mal venue de garder un terrain vacant pendant dix (10) ans, quinze (15) ans, vingt (20) ans en attendant que peut-être un jour le financement vienne.

3200

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Beauchamp?

3205

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

Ça peut s'inverser comme raisonnement mais... Dites-moi, j'ai vu l'expression « condominiums sur pilotis », ça m'a un peu intrigué puis ça m'a rappelé les villes lacustres et je dis que ça ne doit pas être ça. Pouvez-vous m'expliquer mais très brièvement de quoi parle-t-on quand on parle de condominiums sur pilotis?

3210

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Ce qui arrive, c'est qu'il y a des stationnements qui dans les années, je crois, soixante (60), soixante-dix (70), ont été aménagés près de certaines artères commerciales, par exemple

3215

la rue Saint-Hubert ou la rue Mont-Royal, des stationnements pour desservir les clients qui viennent le long de ces rues-là. Enfin, ces rues-là étaient vues comme étant en concurrence avec les centres d'achats. Donc, on voulait faire des stationnements.

3220

Donc, la Ville a acheté des terrains, a fait des stationnements. Aujourd'hui, on se dit, c'est dommage parce que ça crée des espèces de no men's land à proximité des rues commerciales et ce n'est pas du tout ça qu'on vise comme type d'aménagement.

3225

Donc, dans une tentative de rallier... d'atteindre plusieurs objectifs en même temps, on a cédé les droits de construction au-dessus de ces terrains à des promoteurs qui ont construit sur pilotis, c'est-à-dire que les terrains demeurent des stationnements ou deviennent des sous-sol, si on veut, et au-dessus, on construit des logements. On construit des logements, c'est-à-dire que des promoteurs privés, les droits aériens sont cédés à des promoteurs privés qui construisent des logements et qui les vendent.

3230

LE PRÉSIDENT :

Ça vous éclaire?

3235

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

Ça m'éclaire...

3240

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Et il n'y a pas d'eau.

3245

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

Il n'y a pas d'eau. Mais est-ce que cette politique-là est interrompue maintenant ou est-ce que c'est une stratégie qui tend à se perpétuer?

3250

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Je pense qu'il s'agit en fait sous réserve d'informations plus précises, de cas de très précis, c'est-à-dire qu'il n'y pas des douzaines de sites, il n'y a pas des douzaines de stationnement analogue qui appartiennent à la Ville, et il y a encore moins de cas où on a construit de tel projet. Mais on va vérifier pour voir si effectivement il y en a d'autres qui sont prévus.

3255

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

3260 Et ces questions-là seront-elles étudiées dans quelques stratégies, quelques-unes des nombreuses stratégies que vous êtes en train d'élaborer?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3265 Je pense que d'une manière indirecte, on évoque dans la section 2.3 le fait qu'on souhaite soutenir, encourager et stimuler le développement immobilier sur les terrains vacants du centre-ville. Mais on est justement en train de réfléchir à comment soutenir ce développement, et la stratégie de développement sur pilotis n'en est pas une, non pas qu'on fasse une analyse négative de ce qui s'est fait dans le passé, mais ça semble un peu complexe pour atteindre les
3270 objectifs qui sont les nôtres.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP :

Merci.

3275

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Guévin, est-ce que vous aviez une deuxième question?

3280 M. ANDRÉ-BERNARD GUÉVIN :

Non, merci.

LE PRÉSIDENT :

3285

Merci beaucoup.

M. ANDRÉ-BERNARD GUÉVIN :

3290 Mais la réponse est insatisfaisante.

LE PRÉSIDENT :

3295 Ça, vous avez le droit et vous avez le droit également éventuellement de faire des représentations. Alors, je rappelle monsieur Joseph Briant Centaines. Donc deux (2) questions.

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES:

3300 Alors, ma deuxième partie, ma première question sera sur le logement. Alors, est-ce qu'il est prévu dans vos plans d'urbanisme que la Ville de Montréal ne soit plus propriétaire de logements ou de maisons puisque la loi l'interdit complètement et d'autant plus qu'il est en situation

de conflit d'intérêts et il devient juge et partie à la fois. Et ça coupe aussi le cou des petits propriétaires...

3305 LE PRÉSIDENT :

Qu'est-ce que c'est votre question?

3310 M. JOSEPH BRIANT CENTAINES:

C'est ça, je viens de la poser la question.

LE PRÉSIDENT :

3315 Est-ce que la Ville de Montréal est propriétaire de logements? Et si oui, de quelle manière ou à travers quoi?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3320 Il s'agit de sociétés paramunicipales qui sont propriétaires de logements. Évidemment, l'Office municipal d'habitation est propriétaire de logements sociaux. La Société d'habitation et de développement de Montréal est également propriétaire d'un ensemble de logements considérables, on parle de milliers de logements.

3325 M. JOSEPH BRIANT CENTAINES:

Trente-quatre mille (34 000).

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3330 Merci. Les réponses me sont venues en même temps et c'est convergeant. Alors, voilà... Non, il n'est pas prévu que la Ville cède ou dispose de ces propriétés-là.

LE PRÉSIDENT :

3335 Et quel est l'encadrement juridique de ces sociétés-là? C'est un pouvoir que la Ville exerce en vertu de la loi, de sa charte?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3340 Effectivement, oui.

LE PRÉSIDENT :

3345 Monsieur Beauchamp?

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES:

Elle viole la loi.

3350

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

Pour le bienfait de la transcription, est-ce que vous confirmez le chiffre que j'ai entendu, pouvez-vous me le répéter, s'il vous plaît?

3355

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Effectivement, ce qu'on me dit c'est qu'il y a trente-quatre mille (34 000) logements qui appartiennent à la SHDM. Si jamais le chiffre s'avère inexact, on le corrigera.

3360

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES:

Non, non, c'est trente-quatre mille (34 000) répartis sur quatre secteurs.

3365

LE PRÉSIDENT :

Très bien Monsieur. Donc, ça répond à votre première question, Monsieur?

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES:

3370

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3375

Votre deuxième?

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES:

Ma deuxième question c'est sur la bicyclette.

3380

LE PRÉSIDENT :

Oui.

3385

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES:

Est-ce qu'il est prévu dans le nouveau Plan d'urbanisme qu'on exige et qu'on oblige, je ne sais pas quel terme qu'on pourrait employer, qu'ils aient une plaque derrière le bicycle pour éviter tout accident ou accrochage ou peu importe parce qu'aujourd'hui, ils utilisent les rues, ils

3390 embarquent sur les trottoirs, ils accrochent tout le monde, ils brisent les choses des gens, et on ne peut pas retracer ces gens-là parce qu'ils n'ont pas de plaque. Alors, pour avoir la plaque, il faudrait qu'il y ait aussi une petite assurance.

LE PRÉSIDENT :

3395

Votre question est claire, Monsieur.

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES:

3400

Attendez une minute, je n'ai pas fini.

LE PRÉSIDENT :

3405

Rapidement parce que...

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES:

Et qu'on oblige à ce qu'ils aient un chapeau avec des coudes puis des genouillères.

3410

LE PRÉSIDENT :

Quelle est l'autorité de la Ville en matière, d'une part de permis à fixer sur... ou de licence disons à mettre sur un vélo, d'une part et d'autre part, l'équipement de protection des cyclistes?

3415

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Les deux domaines relèvent du gouvernement du Québec.

LE PRÉSIDENT :

3420

Donc, la Ville n'a pas le pouvoir d'imposer par exemple une plaque sur les vélos?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3425

À ma connaissance, non, c'est le Code de la route qui régit.

LE PRÉSIDENT :

3430

Dans ma lointaine jeunesse à Outremont, ça existait. Voudriez-vous faire une petite vérification si...

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Dans la mienne aussi.

3435

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES:

Si je peux vous éclaircir...

3440

LE PRÉSIDENT :

Un instant Monsieur. ... si dans des arrondissements ou d'anciennes villes et si c'était facultatif ou obligatoire?

3445

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

On va vérifier.

3450

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES:

Monsieur Paré, si je peux vous éclaircir, le gouvernement du Québec a cédé la loi à la municipalité de Montréal comme ça se faisait dans le temps de Drapeau, il y avait une plaque sur les bicyclettes et aujourd'hui on n'en a plus parce que monsieur Doré les a enlevées, monsieur Bourque ne les a pas fait respecter puis monsieur Tremblay ne les fait pas respecter non plus.

3455

LE PRÉSIDENT :

Bien.

3460

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES:

Mais le pouvoir a été cédé à la Ville de Montréal. Alors, la Ville de Montréal a un pouvoir d'exiger à ce qu'il y ait une plaque sur les bicyclettes.

3465

LE PRÉSIDENT :

Alors, on en prend note et on va faire une vérification là-dessus.

3470

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

Dans la vérification, faites donc aussi, s'il vous plaît, non seulement la vérification sur la plaque mais sur les réflecteurs par exemple la nuit et sur les mesures de sécurité que monsieur a évoquées à savoir le chapeau, coudes, genouillères.

3475 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

On va inclure ça également.

3480 LE PRÉSIDENT :

Merci Monsieur.

3485 M. JOSEPH BRIANT CENTAINES:

Merci.

3490 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Étienne Coutu.

M. ÉTIENNE COUTU :

Bonsoir.

3495 LE PRÉSIDENT :

Bonsoir Monsieur Coutu.

3500 M. ÉTIENNE COUTU :

Donc, j'ai une première question. On fait un Plan d'urbanisme pour la Ville de Montréal pour les dix prochaines années. Dans les dix prochaines années, une ville compétitrice va se doter d'un bâtiment fort de mille huit cents pieds carrés (1 800), pour ne pas la nommer, New York. Est-ce qu'on peut penser que... Moi, je crois qu'un jour à Montréal, il va y avoir un bâtiment plus haut que le mont Royal. Pourquoi est-ce qu'on n'enlèverait pas cette limite de hauteur de la hauteur du mont Royal pour la hauteur d'un bâtiment à Montréal, pourquoi on ne le ferait pas maintenant?

3510 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Sainte-Marie, qu'est-ce qui préside au choix du Plan d'urbanisme en matière de limitation des hauteurs? Et quelle est la portée de cette disposition-là?

3515 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

La hauteur, le plafond de hauteur effectivement est fixée traditionnellement à Montréal depuis très longtemps à celle du sommet du mont Royal. Et de façon juridique, depuis le plan de

3520 mil neuf cent quatre-vingt-douze (1992). L'objectif, c'est effectivement de confirmer le mont Royal qui fait deux cent trente-deux, cinq mètres (232,5) de hauteur comme point culminant de la Ville.

On s'entend que le mont Royal à peu près n'importe où ailleurs serait... n'est pas une montagne, ne serait pas une montagne et serait une bien petite colline. Mais pour Montréal dans le paysage qui est le nôtre qui est très plat de la Vallée du Saint-Laurent, le mont Royal est effectivement le point culminant. La Ville en tire son nom.

3525 Et il est clair que si un bâtiment, deux bâtiments, trois bâtiments étaient plus hauts que le mont Royal, le mont Royal perdrait donc cette prééminence dans le paysage urbain montréalais. C'est donc une espèce de choix collectif d'image que les Montréalais se sont choisis. Alors, il y en a qui peuvent être d'opinion divergente, bien sûr.

3530 On peut signaler pour les fins anecdotiques que l'oratoire Saint-Joseph est plus haute que le sommet du mont Royal. Et on a d'ailleurs, je ne sais pas si on a des photos de ça, mais on a réussi à aller prendre des photos du haut du dôme du mont Royal qui sont assez impressionnantes puisque effectivement, on n'est pas habitué, sauf à partir d'un hélicoptère, de surplomber le mont Royal.

3535
LE PRÉSIDENT :

3540 Je voulais vous demander, Monsieur Sainte-Marie, parce que dans le fond, c'est surtout les édifices du centre-ville auxquels on pense quand on pense à des hauteurs, est-ce qu'il y en a existants qui dépassent ou qui approchent la hauteur du mont Royal parmi les principaux gratte-ciel de Montréal

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3545 Oui, effectivement, ceux qui ont été construits en mil neuf cent quatre-vingt-douze (1992), c'est-à-dire la tour IBM Marathon et le 1000 La Gauchetière sont à quelques centimètres de la hauteur du mont Royal. Mais on parle, il y a trois sommets au mont Royal. On parle bien sûr du sommet le plus haut.

3550 La chose est quand même en partie symbolique puisque évidemment si les immeubles avaient un mètre de plus, on ne s'en apercevrait pas nécessairement. Mais le symbole est important puisqu'il fait partie aux yeux de plusieurs de l'identité de Montréal.

3555 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

M. ÉTIENNE COUTU :

3560 Merci.

LE PRÉSIDENT :

3565 Avez-vous une deuxième question?

M. ÉTIENNE COUTU :

3570 Oui, j'ai une deuxième question.

LE PRÉSIDENT :

Je vous en prie.

3575 M. ÉTIENNE COUTU :

En rapport avec...

LE PRÉSIDENT :

3580 Vous l'adressez à moi Monsieur Coutu.

M. ÉTIENNE COUTU :

3585 Oui. En rapport avec la Société du Havre, les images qui accompagnaient ce rapport-là nous montraient des développements pour à peu près cent ans. Je voulais savoir comment... parce que ça a été mentionné un peu lors de la présentation, qu'il y avait certains aspects qui allaient être dans le plan d'urbanisme, comment est-ce que les différentes orientations de la Société du Havre vont être intégrées au plan d'urbanisme, et si on va y aller par étapes, par morceaux?

3590

LE PRÉSIDENT :

3595 Alors, parlez-nous donc du secteur du Havre dans le plan d'urbanisme et surtout aussi comment vous gérez ceux qui rêvent avec des horizons très lointains, Monsieur Sainte-Marie?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3600 Le Havre fait partie des vingt-six (26) secteurs stratégiques qu'on a évoqués plus tôt qui vont faire l'objet d'une planification détaillée subséquemment à l'adoption du Plan. La Société du Havre donc a été créée très largement à l'initiative de la Ville pour regrouper l'ensemble des partenaires de ce secteur qui se situe entre le pont Champlain et le pont Jacques-Cartier.

3605 L'idée, c'est évidemment de développer, c'était de développer une vision à long terme pour le secteur parce que l'ampleur des investissements qui sont requis va évidemment bien au-

3610 delà d'un horizon de dix ans. La Société du Havre et nous avons travaillé très étroitement, et l'ensemble de ce qui est dans le document du Havre est conforme à ce qui est dans le plan d'urbanisme tout comme ce que le plan d'urbanisme annonce pour le Havre est parfaitement conforme à ce que la Société du Havre a annoncé également.

3615 La Société du Havre va procéder cette année à des études plus pointues par rapport à certains éléments qui ont été annoncés. Par exemple, le développement ou le remplacement de l'autoroute Bonaventure par un boulevard urbain qui se situerait non pas en berges mais à l'intérieur du territoire. L'aménagement du bassin Peel qui se situe près de l'embouchure du canal de Lachine où il y a eu des investissements importants il y a quelques années.

3620 Et l'implantation éventuelle d'un lien de transport, on ne l'a pas évoqué en détail parce que justement la chose doit être étudiée, l'implantation d'un lien de transport collectif entre le parc Jean Drapeau, le Vieux-Montréal, éventuellement le Vieux-Montréal et le centre-ville.

3625 Alors, c'est clair que si le casino demeure dans l'île Notre-Dame, ce qui est vraiment l'hypothèse privilégiée par la Ville de Montréal, les besoins en transport collectif vont être considérables puisqu'on voit qu'il y a un débit de véhicules absolument incroyable présentement dans la Cité du Havre et sur le pont de la Concorde qui n'ont pas été conçus du tout en fonction de ça.

3630 Donc, l'idée d'un lien de transport collectif serait intéressante. Par contre, si évidemment le casino déménage, bien là il faudra repenser le tout. Donc, la Société du Havre se penche là-dessus, on travaille très étroitement avec eux et on juge qu'il est extrêmement porteur de prévoir pour un tel secteur des aménagements et une vision à long terme qui vont justement encourager et soutenir les investissements qui sont requis.

LE PRÉSIDENT :

3635 Très bien. D'accord. Merci beaucoup Monsieur Coutu.

Alors, j'appelle la dernière personne qui est inscrite pour des questions. Après ça, on a une inscription pour des commentaires. Alors, monsieur Abbas Nabil.

3640 Bonsoir Monsieur.

M. ABBAS NABIL :

3645 Bonsoir. Voilà, j'ai deux petites questions. Je suis nouveau dans la Ville. Je viens d'arriver à Montréal.

LE PRÉSIDENT :

3650 Mais c'est encourageant de voir que même des gens comme vous s'intéressent à l'avenir de Montréal.

M. ABBAS NABIL :

3655 Je me demandais si lors de l'analyse que vous avez fait sur les différentes parties de la Ville, si vous avez perçu une ghettoïsation de certains points au secteur de la Ville. Quand je parle de ghettoïsation ça veut dire des secteurs à forte dominance immigrante, pauvreté. Et qu'est-ce qui est fait dans ces cas-là pour ces poches-là.

LE PRÉSIDENT :

3660 Parfait.

M. ABBAS NABIL :

3665 Parce que la peur qui se fait, c'est ce que ces zones-là qui déclenchent un processus de ghettoïsation vont se faire, vont être ghettoïsées pour les dix prochaines années.

LE PRÉSIDENT :

3670 Bon. Je pense que c'est une question qui n'a pas été abordée jusqu'à maintenant mais qui est significative. Il y a sans doute des secteurs de Montréal dont vous pouvez nous parler dans cette veine-là puis plus généralement comment on peut anticiper l'évolution, Monsieur Sainte-Marie?

3675 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3680 On a parlé des secteurs à revitaliser qui apparaissent sur la carte qui est projetée à l'écran. Les secteurs à revitaliser ont été identifiés justement en examinant un certain nombre de données socio-économiques comme le revenu, la part de ménages monoparentaux, le niveau de scolarité, le taux de chômage.

3685 L'objectif était justement d'identifier des secteurs qui ont besoin d'une intervention intégrée de la Ville. Il s'agit donc d'agir non seulement au niveau de la rénovation des logements, de la construction de logements sociaux, mais également de l'aménagement ou de la création de nouveaux espaces verts, d'implantation d'équipements collectifs, de revitalisation des rues commerciales, d'interventions également au niveau social parce que souvent dans ces secteurs-là, on l'a mentionné, le taux chômage est élevé, le taux de décrochage scolaire est élevé.

3690 Donc l'idée, c'est de concerter les différents intervenants dont plusieurs se retrouvent au sein de la Ville pour faire en sorte que ces secteurs s'améliorent de façon marquée. Il y a trois

projets pilotes qui sont en cours présentement. Dans le quartier Sainte-Marie, dans le sud-ouest et à Ville Saint-Pierre.

LE PRÉSIDENT :

3695

Axé sur les approches dont vous parlez, Monsieur Sainte-Marie?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3700

Exactement. Alors, l'idée est riche. On se base sur des expériences qui ont eu cours à l'étranger, en particulier en Europe pour intervenir de cette façon intégrée. Mais on veut ajuster les choses et c'est pourquoi on a fait ces trois projets pilotes pour voir effectivement les choses peuvent se matérialiser dans le contexte montréalais avec le rôle des arrondissements, des différents intervenants socio-montréalais, socio-éducatifs, et caetera.

3705

LE PRÉSIDENT :

3710

Dans l'état, et je reviens un peu à la question telle que monsieur Nabil l'a posée, dans l'évaluation des besoins ou des perspectives de la Ville, est-ce que vous avez constaté soit une aggravation des problématiques ou une caractérisation plus marquée des caractéristiques comme celle que vous signalez qui ferait l'objet d'une offensive de correction, si vous me passez l'expression?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3715

Je dirais que les secteurs qui sont à revitaliser, puis dans le fond, c'est un signe de santé, changent. C'est-à-dire que des secteurs comme le Plateau Mont-Royal, et d'ailleurs certains trouvent dommage que le Plateau Mont-Royal ne puisse plus bénéficier d'efforts particuliers. Le Plateau Mont-Royal évidemment, tout le monde le sait, depuis trente (30) ans, a connu une transformation absolument phénoménale. Il y a trente (30) ans, c'était certainement un secteur à revitaliser. Ce n'est plus le cas aujourd'hui.

3720

3725

On voit que des secteurs comme Hochelaga-Maisonneuve, comme Rosemont, qui connaissaient certains problèmes connaissent aujourd'hui à l'inverse une revitalisation certaine. Et donc, les secteurs à revitaliser aujourd'hui se retrouvent en fait dans du bâti qui remonte aux années quarante (40), largement, il y a des exceptions, mais dans du bâti qui remonte largement aux années quarante (40), cinquante (50) comme par exemple à Saint-Michel.

3730

Alors, tout Saint-Michel constitue un secteur à revitaliser, tout Montréal-Nord ou presque constitue un secteur à revitaliser. Une bonne partie. là le bâti est plus ancien, une bonne partie de Verdun, une bonne partie du sud-ouest, Ville-Émard, Saint-Henri, Pointe-Saint-Charles. Mais les choses évoluent.

3735 Donc, je dirais qu'il n'y a certainement pas une aggravation de la situation, mais au contraire, une amélioration de la situation dans plusieurs secteurs et parallèlement des besoins qui se développent ailleurs. Et la stratégie justement qu'on veut mettre en place va essayer de briser cette espèce de mouvement pour faire en sorte que les secteurs où on intervient s'améliorent mais qu'il n'y en ait pas d'autres qui se détériorent.

3740 LE PRÉSIDENT :

 Monsieur Nabil, votre deuxième question.

3745 M. ABBAS NABIL :

 Ma deuxième question, c'est comment si le Plan d'urbanisme a vraiment une philosophie, est-ce que les choix qui ont été faits, c'est des choix qui ont été édictés... je cherche un autre terme, est-ce que c'est des choix de gens qui ont des capitaux qui ont une force pour dicter des choix d'urbanisme ou bien c'était des choix plutôt sociaux bien qu'on ne sent pas vraiment la force sociale. Jen esais pas, la question elle est mal formulée mais bon c'est... je sens peut-être qu'il y a une absence de projets urbains quelque part. C'est globalement la question.

3750 LE PRÉSIDENT :

3755 Alors, je pense que c'est important ce que vous soulevez. En même temps, peut-être que monsieur Sainte-Marie va vouloir retourner à des choses qu'il a dites au début de sa présentation sur

3760 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

 Bien, je dirais...

3765 LE PRÉSIDENT :

 ... la notion de partie d'aménagement ou de... et ce qui est derrière les choix finalement qui apparaissent dans le Plan d'urbanisme?

3770 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

 J'évitais peut-être de répéter ce qu'on a dit, et je remonterais à une des toutes premières choses sinon la première qu'on m'a enseigné à l'université en urbanisme, c'est que l'urbanisme est politique. Donc, les choix effectivement qui sont ceux du Plan correspondent aux volontés des élus.

3775 LE PRÉSIDENT :

Peut-être que vous pouvez développer un petit peu ce que ça peut signifier, c'est-à-dire que... parce que le territoire, lui, dans sa configuration ou dans son état actuel, ce n'est pas le choix des élus, c'est le résultat de l'histoire et différentes choses. Donc, comment on arrime les choix des élus, et après ça, comment on les récupère ou on les traduit, je devrais dire, dans l'exercice de planification?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

L'histoire se poursuit quant à la configuration du territoire. Les élus, les choix politiques en fait se font en intégrant l'ensemble des éléments que vous mentionniez. Alors, c'est sûr qu'on tient compte de éléments de marché, des éléments sociaux, des tendances démographiques, des tendances économiques. C'est dans cet esprit-là que la philosophie de développement durable est choisie. Ça va dans le sens évidemment de ce qui se fait dans bien des villes ailleurs. Mais ce que mon collègue me rappelle, c'est l'importance du Sommet de juin deux mille deux (2002) qui a permis aux élus, bien sûr, mais à l'ensemble du milieu associatif à des centaines et à des milliers de citoyens d'exprimer leur point de vue sur un ensemble de problématiques notamment au niveau de l'aménagement urbain.

3795 LE PRÉSIDENT :

Et à l'intention de monsieur Nabil, je ne sais pas si vous êtes arrivé très récemment, mais il y a quand même de l'information publique et accessible sur ce qui s'appelle le Sommet de Montréal qui a été tenu en juin deux mille deux (2002), et sans entrer dans les détails, qui a été un temps fort jusqu'à un certain point pour orienter ce qui s'est fait par la suite. Monsieur Beauchamp et madame Chauvin ensuite.

Monsieur Beauchamp.

3805 M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

Oui. Deux petites question. La première, c'est que dans les trois (3) secteurs pilotes que vous êtes en train de développer, est-ce qu'il y a une instance de collaboration étroite avec les milieux visés eux-mêmes pour favoriser ce qu'on appelle en anglais l'empowerment?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Oui, c'est exactement ça l'approche de la stratégie. Les projets pilotes ont été choisis justement en tenant compte des secteurs où l'implication du milieu était la plus prononcée, c'est-à-dire qu'il y a plusieurs arrondissements qui ont proposé un assez grand nombre de secteurs, il y a donc un choix qui a dû être fait. Et un des critères, c'était justement le niveau d'implication du milieu parce que toute l'approche repose sur le fait que si le milieu n'est pas partie prenante à la revitalisation du secteur que ça ne fonctionnera pas.

3820 M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE :

Maintenant en termes d'inscription de ces problématiques-là, dans la problématique plus large de ce que vous avez appelé le développement durable, et dans le développement durable il y a une dimension équité qui est assez fondamentale. Or, il y a de très fortes inégalités à Montréal entre des milieux plus ghettoïsés et d'autres arrondissements qui ne sont pas du même niveau. Comment un plan stratégique comme celui que vous développez, un plan d'urbanisme, est capable d'amorcer les processus pour transformer ces réalités-là?

3830 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

On l'a dit, le plan d'urbanisme établit une série de critères quant à la qualité des milieux de vie, entre autres justement la mixité des populations, la diversité des logements. L'approche justement de la stratégie intégrée de revitalisation urbaine en est une où les milieux plus favorisés contribuent par leurs taxes, par leurs actions à améliorer la situation dans les secteurs à revitaliser.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

On y reviendra, merci.

3840 LE PRÉSIDENT :

Madame Chauvin.

3845 MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

Monsieur Nabil a soulevé la question de la philosophie ou des orientations du plan d'urbanisme en mettant peut-être en opposition le capitalisme et le socialisme. J'aimerais peut-être que vous nous présentiez en parallèle ou mettiez en perspective, il y a quand même si j'ai bien compris, une volonté de croissance de l'assiette fiscale qui sous-tend plusieurs orientations du plan d'urbanisme, ce qu'on pourrait penser être peut-être un volet plus capitaliste, comment est-ce que cette volonté de croissance de l'assiette fiscale est rattachée à la qualité du milieu de vie par exemple, donc un volet plus social?

3855 M. PIERRE SAINTE-MARIE :

C'est clair, on le mentionnait tantôt par rapport au transport collectif que si la Ville a plus de ressources, elle pourra investir plus dans les éléments qui vont bénéficier à l'ensemble de la population, que ce soit le transport collectif, la qualité des parcs, des équipements communautaires, l'aménagement des rues, et caetera. Donc, tout se tient. Enfin il ne s'agit pas pour la Ville de faire de l'argent pour faire de l'argent mais évidemment d'augmenter son assiette

fiscale et d'augmenter ses revenus pour mieux investir pour faire bénéficier l'ensemble des Montréalais à de meilleures infrastructures et ultimement d'une meilleure qualité de vie.

3865 LE PRÉSIDENT :

Est-ce que ça répond?

3870 MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3875 Alors, merci Monsieur Nabil. Ceci met fin à la période de questions. Je vais donc en les remerciant demander à monsieur Sainte-Marie, madame Bernier et monsieur Morin de quitter la table. Et il y a une seule personne qui est inscrite pour formuler des commentaires. La Commission va donc l'entendre, Monsieur Centaines.

3880 M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

3885 Alors, je trouve que c'est intéressant et c'est enrichissant qu'il y ait une office de consultation publique de Montréal. Mais ce que je déplore, c'est que je trouve que vous nous mettez beaucoup de pression pour qu'on fasse une vitesse pour poser nos questions et ça, je trouve que ça ne fait pas vraiment démocratique comme tel. J'espère que dans les prochaines assemblées de consultation publique, on aura plus la chance et plus de temps de poser nos questions et de ne pas limiter le nombre de questions parce qu'on a tellement de questions à poser mais on a tellement peu de temps, peu de chance de poser nos questions qu'on devient à un moment donné brimé d'une liberté d'expression de pouvoir plus approfondir nos questions. Ça, je trouve ça dommage.

3890

LE PRÉSIDENT :

3895 Oui, je reçois votre commentaire. Ce que j'aimerais dire à Monsieur Centaines, votre commentaire n'est pas sans fondement, au contraire. On essaie d'équilibrer les choses. Et ce que je vous dis par conséquent à vous et à l'ensemble des citoyens, c'est que vous êtes les bienvenus pour venir aux autres séances.

3900 M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

Oui mais vous nous coupez.

LE PRÉSIDENT :

3905 Non, on va donner deux questions à la fois aux gens à moins... Écoutez, s'il y a cinq
personnes dans la salle, c'est sûr qu'à ce moment-là on peut multiplier le nombre de questions.
Mais la règle qu'on a, c'est de permettre aux gens, au plus grand nombre de personnes possibles
de poser des questions et la règle des deux questions, trois à la fois, si on est moins nombreux,
dans la pratique qu'on a développée au cours des années, c'est celle qui semble rendre justice à
3910 tout le monde.

La deuxième chose que je voudrais ajouter, c'est sûr qu'on souhaite bien sûr que les gens
posent les questions publiquement et de vive voix parce que ça permet à tout le monde d'entendre
la réponse. Les réponses qui sont données par les services municipaux sont utiles pour les
3915 citoyens et je suis sûr qu'il y a même des collègues de nos amis qui apprennent des choses en
écoutant leurs confrères prendre la parole dans certains cas. Donc, c'est un échange.

Cela dit, s'il reste des questions que vous n'avez pas l'occasion de répondre et qui vous
paraissent importantes, vous pouvez les faire parvenir par écrit à l'Office, par courriel ou par écrit
3920 ou par fax ou autrement, et dans la mesure du possible, on s'efforcera d'aller chercher les
réponses.

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

3925 Mais ça, je vais vous répondre là-dessus. J'ai eu une expérience avec ça puis j'ai appris
ma leçon que quand on fait des documents comme des mémoires ou des requêtes, entre autres,
à la Ville de Montréal, moi, au conseil municipal, je suis le seul citoyen unique à Montréal qui a
cent dix (110) requêtes de déposées à la Ville de Montréal aux archives. C'est du jamais vu. C'est
du rare incroyable qu'un simple citoyen, pas un haut gradé puis pas quelqu'un universitaire, un
3930 simple citoyen avec une petite instruction minime qui réussit à préparer des requêtes aussi bien
comme les procureurs peuvent le faire devant les instances judiciaires, je vous assure que c'est
toute une tâche et c'est toute une responsabilité puis un lourd fardeau à préparer ces documents-là
parce que je n'écris pas ça là en aveuglette puis en subito-presto. J'ai beaucoup d'étapes à
franchir avant de faire ma requête.

3935 Alors c'est pour ça que j'aimerais qu'on me donne la chance au moins de poser toutes les
questions nécessaires. Comme le transport collectif, je suis resté figé quand j'ai vu ce soir «
transport collectif ». On a toujours appelé ça le transport urbain. Alors comment ça se fait que ça
s'appelle transport collectif. Pourtant, l'entité de la STCUM, ça ne porte pas STCM, ça porte
3940 STM, point à la ligne. Ça ne se s'appelle pas transport collectif pas du tout.

Puis d'autant plus que j'aurais voulu aussi vous dire le montant du budget qui est octroyé à
la STM, les montants dépensés de la STM. Il y a un gaspillage énorme, énorme à la STM. Il faut
que le transport en commun... Je dis le transport en commun, je devrais dire plutôt le transport
3945 collectif parce que vous autres vous appelez ça le transport collectif, il faut, il le faut, les usagers
le demandent, moi je le demande, il faut que ça s'en aille à l'entreprise privée, peut-être pas

3950 l'appartenance, peut-être pas l'action actionnaire aille à l'entreprise privée, la Ville peut rester propriétaire, elle peut rester actionnaire du transport commun, mais que l'administration et la gestion s'en aillent à l'entreprise privée. Il va y avoir des économies énormes puis là ça va être beaucoup plus équitable pour tout le monde puis tout le monde va pouvoir en bénéficier parce que là on se ramasse d'année en année des déficits par-dessus des déficits puis on ne nous donne pas la chance de venir l'expliquer parce qu'on dit:

posez seulement que deux questions puis faites ça vite, tu sais. Il faut prendre plus le temps de...

3955 LE PRÉSIDENT :

3960 Alors, on prend bonne note de vos commentaires. Et à vous, je pense que je n'ai pas à le dire mais il y a d'autres forums à la Ville de Montréal où vous pouvez également faire part de vos commentaires que ce soit les assemblées publiques.

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

3965 Oui, mais c'est des dossiers que je connais sur le fond de ma poche que j'ai travaillé des journées puis des nuits même.

LE PRÉSIDENT :

3970 Parfait, merci beaucoup Monsieur Centaines.

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

Ah! Une question?

3975 LE PRÉSIDENT :

Oui.

3980 MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

Si vous connaissez ça comme le fond de votre poche, je vous invite à communiquer vos connaissances, c'est au bénéfice de tout le monde. C'est sûr que c'est difficile de le faire dans le cadre de la période de questions mais dans le cadre de la présentation des mémoires, vous semblez douter de la valeur qu'on pourrait accorder à votre mémoire mais...

3985 M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

Oui parce que j'ai eu l'expérience dans le passé.

3990 MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

... juste avec le nombre de chiffres que vous avez données ce soir...

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

3995

Quand j'ai déposé mes mémoires, les gens prenaient mes mémoires, là ils les mettaient sur les tablettes pour un bon nombre de temps pour essayer de me le faire oublier. Puis un coup que je l'avais oublié, là ils prenaient le mémoire puis ils appliquaient les idées que j'avais données puis il se faisait du capital politique avec ça. Voyons donc, ce n'est pas honnête ça.

4000

MADAME CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE :

Mais c'est votre choix, Monsieur Centaines. Mais quand même, je vous invite, si vous avez le temps, à prendre la peine de nous déposer un mémoire. Vous avez démontré votre connaissance assez élaborée du domaine et tout le monde en bénéficierait.

4005

M. JOSEPH BRIANT CENTAINES :

Puis moi, je n'ai pas eu mon père puis ma mère pour m'instruire. Je me suis instruit par moi-même.

4010

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup Monsieur Centaines.

4015

Alors, pour ceux et celles et peut-être pour enchaîner justement avec ce que vient de dire ma collègue, madame Chauvin, ceux et celles qui auraient l'intention de présenter un mémoire aux assemblées plénières, donc les vingt et un (21) et vingt-deux (22) juin, je vous rappelle que vous devez vous inscrire d'avance. Vous pouvez le faire bien sûr en communiquant avec l'Office. Et également pour que les commissaires puissent prendre connaissance de votre mémoire, nous vous demandons de nous le faire parvenir au plus tard le lundi quatorze (14) juin à seize heures (16 h), idéalement en dix exemplaires et en format électronique.

4020

Alors voilà, merci à tous d'être venus ce soir. Merci de votre patience. Il y en a qui auraient peut-être voulu passer cette agréable soirée de mai autrement mais peu importe, c'est fort encourageant. Et ma tâche a été rendue tout à fait facile par votre courtoisie.

4025

Alors, quant à nous, on continue mardi prochain au Centre civique de Dollard-des-Ormeaux à sept heures (19h00). Et il restera encore au moins sept (7) autres assemblées du même genre. Merci.

4030

4035 Je, soussignée, **DONALD DUFOUR**, 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.

ET J'AI SIGNÉ:

4040

DONALD DUFOUR, s.o.