

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

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

CONSULTATION PUBLIQUE

RÉVISION DU PLAN D'URBANISME

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 7

Séance tenue le 7 juin, à 19 h
Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, 14^e étage
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 7 JUIN 2004	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION PAR LA VILLE DE MONTRÉAL	
PIERRE SAINTE-MARIE, ALAIN TRUDEAU	3
REPRISE DE LA SÉANCE	18
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
PIERRE BRISSET	19
PHILIPPE CÔTÉ	23
ROBERT PROVOST	30
EDOUARD RAYMOND	39
JOHN BURCOMBE	45
JACQUES LARIN	51
MARIE TURCOTTE	57
REPRISE DE LA SÉANCE	64
SERGE POULAIN	64
NATHALIE HOULE	69
JEAN-ÉRIC LEMELIN	75
JEAN-CLAUDE CARON	79
PIERRE BRISSET	88
PHILIPPE CÔTÉ	91
COMMENTAIRES :	
PHILIPPE CÔTÉ	95
PIERRE BRISSET	97

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Mesdames, messieurs, bonsoir! Je vous prie d'excuser ces quelques minutes de retard, c'est pour les fins de la logistique, comme vous avez pu le constater.

10 Good evening, ladies and gentlemen! 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.

15 Deux autres commissaires m'assistent dans ce dossier. Il s'agit de madame Catherine Chauvin, qui est assise à ma gauche, et de monsieur André Beauchamp qui a participé à toutes les séances jusqu'à maintenant, mais qui avait déjà un engagement pour ce soir quand il a accepté de faire partie de cette commission. Monsieur Beauchamp aura accès à la transcription écrite et à l'enregistrement audio de la séance, de façon à ne rien perdre de l'information et des échanges de ce soir.

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

25 Comme je l'ai laissé entendre, l'assemblée de ce soir est enregistrée. Madame Maisonneuve est la sténotypiste et monsieur Bergeron s'occupe de la sonorisation. L'enregistrement et sa transcription écrite seront mis à la disposition du public avec le reste de la documentation.

30 Tonight's speaking is recorded and the recording will be made available to the public in audio format as well as on paper. The table on our right is for the people who will inform us about the new Master Plan project. The team is headed by Pierre Sainte-Marie, a City planner from the Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. Tonight, he is assisted by Alain Trudeau and Jean-François Morin from the same Service. Following the presentation, both of them as well as other persons from various departments of the City will answer our questions.

35 Selon la loi, 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 valoir leur opinion dans le but d'influencer les décisions relatives à ces projets.

40 Les consultations 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

45 de déontologie des commissaires. Ce Code est disponible à la table d'accueil et sur le site Internet de l'Office.

50 La proposition de Plan d'urbanisme dont nous allons parler ce soir a été élaborée par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine avec la collaboration des responsables de l'aménagement du territoire dans les arrondissements. Dans bien des cas, les citoyens ont pu s'informer ou donner leur point de vue sur les enjeux de leur quartier à l'occasion de réunions de travail convoquées par leur arrondissement.

55 The proposal for a new Master Plan was developed by the Planning Department of the City of Montreal, in cooperation with the Planning Services of all the boroughs. Tonight's presentation will focus mostly on the components concerning the whole territory of the City and on the major issues relating to its future development.

60 Le Plan d'urbanisme révisé doit être adopté d'ici la fin décembre 2004. La proposition qui vous sera présentée tout à l'heure est axée principalement sur les éléments du Plan d'urbanisme qui visent tout le territoire de Montréal ou qui intéressent l'ensemble des citoyens.

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

70 Pour cette consultation, nous avons prévu au moins dix séances comme celle-ci, qui sont principalement destinées à informer les citoyens. Donc, après la présentation qui sera faite par monsieur Sainte-Marie, la commission recevra les questions des citoyens. Ensuite, si nous en avons le temps, nous aurons une deuxième partie pour ceux qui désirent exprimer leur opinion dès ce soir ou qui ont déjà un mémoire à déposer. Et, au besoin, nous tiendrons une seconde assemblée ici même demain soir.

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

80 Following the presentation of the Master Plan proposal, there will be a question period. Those who wish to ask questions must give their name during the short break between the presentation and the question period. I will tell you more about it later. And later this evening, if we have time, you will have the possibility to come and state your position, unless you prefer to wait until the plenary sessions that will be held on June 21 and 22. If necessary, we will hold another meeting tomorrow evening in this same hall.

85 Pour poser des questions, il faut donner son nom à la table d'accueil et l'inscription aura lieu pendant la pause après la présentation.

90 Au cours de l'été, la commission préparera son rapport à la lumière de l'information reçue et des opinions des citoyens. Nous prévoyons remettre notre rapport en septembre. Le président de l'Office transmettra ce rapport au maire et au président du comité exécutif. Il rendra ensuite le rapport public, et les personnes intéressées à le recevoir pourront laisser leur nom et leur adresse à la table d'accueil.

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

100 This commission's report will be submitted to the Mayor of Montreal and to the Chairman of the Executive Committee in September. It will be made public by the President of the Office de consultation publique a few days later. If you want a copy, just leave your name and address at the table. Also, please remember that this report is not decisional but advisory.

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

110 My duty tonight is to encourage citizen participation and make sure that everybody has access to relevant information. This can only be achieved when all parties adopt a polite respectful behavior. That is why I will not tolerate any demonstration, disagreeable remark or defamatory comment. Having said that, I am confident on the basis of past hearings that tonight's meeting will be pleasant and profitable.

115 J'invite maintenant Pierre Sainte-Marie à commencer sa présentation.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

120 Merci, monsieur le président. Bonsoir! Bonsoir, madame Chauvin. Mesdames, messieurs, bonsoir. La présentation du Plan d'urbanisme ce soir évidemment est un résumé de l'ensemble du document. Vous pouvez également vous procurer à l'entrée un résumé qui tient sur quelques pages et, pour plus d'informations, consulter le site Internet du plan où l'ensemble du document est effectivement disponible.

125 Ladies and gentlemen, good evening! The presentation tonight is a summary of the Master Plan, of the proposal for a new Master Plan for Montreal. You may obtain a written summary at the entrance or, of course, consult the Web site to complete the information. The presentation will be essentially in French, but it may be followed in English on the right screen.

130 Qu'est-ce qu'un Plan d'urbanisme? Un Plan d'urbanisme est un document requis par la loi et adopté par le conseil municipal quant à la vision d'aménagement et de développement de la

ville. Il présente des orientations et des objectifs relatifs au développement urbain, de même que différents moyens de mise en oeuvre, notamment des moyens d'ordre réglementaire.

135 L'élaboration du Plan d'urbanisme a commencé en juin 2002 avec la tenue du Sommet de Montréal. Le travail s'est poursuivi de façon à ce que le plan puisse être soumis à la présente consultation publique. Il est prévu qu'il soit finalisé et adopté par le conseil municipal d'ici la fin de l'année 2004, conformément aux exigences posées par la loi.

140 Le Sommet de Montréal a établi que le Plan d'urbanisme devienne le document de référence en matière de développement urbain, en matière d'intervention sur le territoire. Il s'agit donc pour la Ville, tant pour les élus que les autres participants au Sommet, beaucoup plus qu'une obligation juridique, mais effectivement un instrument d'intervention sur le territoire pour permettre de développer, de construire, d'améliorer Montréal.

145 La démarche d'élaboration du plan a été adaptée bien sûr à la nouvelle réalité montréalaise et on vise notamment à chercher l'équilibre entre le traitement des enjeux panmontréalais et la mise en valeur des caractéristiques distinctives de chacun des vingt-sept arrondissements.

150 Cette recherche d'équilibre se retrouve dans la structure même du document, puisque la première partie porte sur les éléments panmontréalais; la deuxième partie présente un certain nombre de documents spécifiques à chacun des arrondissements; et la troisième partie correspond au document complémentaire. On va donc élaborer sur chacune de ces parties rapidement.

155 Le fondement du Plan d'urbanisme, le parti d'aménagement, c'est la notion de développement durable. Ça se traduit de différentes manières, entre autres par l'importance accordée à la consolidation du tissu urbain, c'est-à-dire au fait que l'on construise dans les secteurs déjà desservis par les infrastructures d'aqueduc et d'égouts, mais également les infrastructures de transport collectif.

160 Le transport collectif justement constitue le mode d'avenir pour Montréal, tel que déterminé par les participants du Sommet et, bien sûr, le Plan d'urbanisme fait écho à cette orientation fondamentale, de même qu'à l'importance à accorder à la qualité générale de l'architecture et de l'aménagement urbain.

170 Le territoire de Montréal, comme vous le savez, est très largement bâti. Les secteurs qui apparaissent en beige sur la carte sont identifiés comme les secteurs établis, des secteurs pour lesquels la Ville vise un maintien des caractéristiques existantes tant au niveau du bâti que des usages, des activités qu'on y trouve. Il ne s'agit pas pour autant de geler ces secteurs-là ou d'empêcher leur évolution, mais bien assurer que cette évolution se fasse dans la continuité des caractéristiques existantes.

175 À l'inverse, les secteurs qui apparaissent en bourgogne sont des secteurs à transformer, que la Ville, dans son Plan d'urbanisme, entend donc amener à de nouvelles fonctions, à de nouveaux types de construction. Mentionnons, par exemple, les abords de la voie du Canadien Pacifique et la cour de triage Outremont qui va être transformée, selon la volonté de la Ville, en secteur résidentiel. Mentionnons ici au sud du centre-ville le secteur Griffintown, également les abords de l'autoroute Bonaventure et les abords de la station de métro Lionel-Groulx.

180 Finalement, on voit sur la carte des secteurs marine qui correspondent à des secteurs qui sont présentement vacants, qui n'ont jamais vraiment été urbanisés et qui sont donc à construire. Par exemple, la cour Turcot qui a cessé d'être utilisée à des fins ferroviaires il y a quelques années et également la pointe nord de l'île des Soeurs qui n'a jamais été urbanisée.

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

190 La première orientation donc porte sur la qualité des milieux de vie. Évidemment, les Montréalais vivent d'abord dans leur ville, habitent un quartier et il est important que la qualité dans leur environnement quotidien soit à la hauteur de leurs attentes.

195 C'est pourquoi le premier objectif du Plan d'urbanisme est justement d'améliorer la qualité des milieux de vie existants. Soulignons tout de suite d'ailleurs qu'un milieu de vie est considéré comme un tout. C'est-à-dire qu'il ne s'agit pas seulement de logements, mais également des commerces, des parcs, des équipements collectifs, des écoles, des églises qui sont nécessaires à créer véritablement un milieu de vie intéressant.

200 Une des actions que la Ville entend poser pour améliorer justement la qualité des milieux de vie résidentiels est d'intervenir de façon prioritaire dans les secteurs qui apparaissent en orangé sur la carte, qui sont identifiés comme étant des secteurs à revitaliser. La Ville entend donc agir de manière intégrée, non seulement sur la rénovation des logements mais également quant à l'aménagement des espaces verts, à l'aménagement du domaine public et au niveau social, car, dans bien des cas, les secteurs en question posent effectivement des défis à ce niveau.

210 Soulignons parmi les secteurs à revitaliser le secteur ici à l'est de l'arrondissement Ville-Marie, le quartier Sainte-Marie, et également une bonne partie de l'arrondissement du sud-ouest et de Verdun.

215 Un autre objectif du plan est de favoriser dans les dix ans suivant son adoption la construction de 60 à 75 000 nouveaux logements. Il s'agira pour Montréal d'une part de marché régionale, d'une part de marché métropolitaine allant de 40 à 50 %. Ce qui dépasse, et de loin, ce qu'on a réussi à atteindre depuis plusieurs années. L'idée donc d'encourager dans plusieurs secteurs la construction de logements, par exemple dans le Havre de Montréal aux abords de la station de métro Lionel-Groulx, aux abords du canal de Lachine également.

220 La deuxième orientation porte sur les réseaux de transport. On vise avant tout à ce que les infrastructures de transport soient effectivement des éléments structurants dans le tissu urbain, c'est-à-dire qu'elles s'intègrent et qu'elles contribuent à organiser la vie urbaine. On accorde beaucoup d'importance comme on le disait à l'accroissement de l'utilisation du transport collectif.

225 Et, d'abord, ce qui est visé, c'est de s'assurer du maintien de la qualité des infrastructures existantes. Vous savez, par exemple, que le métro, pour maintenir son niveau de qualité, enfin pour retrouver son niveau de qualité et d'efficacité original, va nécessiter plusieurs centaines de millions de dollars d'investissement. Par ailleurs, on prévoit également l'amélioration de la desserte en transport collectif de plusieurs secteurs. Par exemple, par le prolongement du métro ici de la station Saint-Michel jusqu'au boulevard des Galeries d'Anjou, et également par le
230 prolongement du métro de l'actuelle station Côte-Vertu à l'actuelle gare de train de banlieue Bois-Franc.

Le plan prévoit également différentes interventions sur le réseau de train de banlieue afin de s'assurer que ces infrastructures desservent non seulement les gens de l'extérieur de Montréal,
235 mais également les gens qui habitent le territoire de Montréal comme tel. On prévoit donc l'ajout d'un certain nombre de gares sur les infrastructures ferroviaires existantes. Par exemple, ici à Côte-Saint-Luc ou ici à l'intersection de la rue Chabanel.

240 Un autre élément important dans l'amélioration de la desserte en transport collectif est le lien qui est proposé entre le Centre et l'aéroport de Dorval, un lien de transport collectif qui serait sans doute de nature ferroviaire.

On envisage également – le ministère des Transports et l'Agence métropolitaine de transport travaillent là-dessus en collaboration avec la Ville – on envisage également d'implanter
245 des systèmes légers sur rail, des SLR dans deux couloirs: d'abord, pour desservir la Rive-Sud et remplacer en quelque sorte la voie réservée sur le pont Champlain, donc le tireté ici orangé correspond au projet de SLR qui est présentement à l'étude, et également dans un autre axe, celui de l'avenue du Parc, afin de mieux desservir cette portion centrale de l'île en direction du centre-ville.

250 Mentionnons également des mesures relatives à l'amélioration de la circulation en autobus, par exemple dans l'axe de la rue Notre-Dame. Il est démontré que les gens qui habitent ou qui travaillent à proximité d'une station de métro utilisent dans une beaucoup plus grande proportion le transport collectif pour se déplacer que les autres. On a donc examiné chacune des
255 stations de métro, chacune des gares de banlieue pour voir lesquelles offriraient effectivement un potentiel de développement.

260 Les stations de métro signalées par des soleils jaunes correspondent donc à celles qui offrent effectivement un potentiel et pour lesquelles la Ville entend agir de différentes manières pour intensifier le développement. Soulignons, par exemple, les abords du métro Saint-Laurent, les abords du métro Champ-de-Mars également avec le secteur actuellement occupé par

l'autoroute Ville-Marie – enfin, l'autoroute Ville-Marie est en tranchée, comme vous le savez – et les abords du métro Lucien-L'Allier.

265 Malgré l'importance accordée au transport en commun, certaines interventions sont également requises sur le réseau routier, particulièrement pour mieux desservir les secteurs d'emplois. Mentionnons d'abord la réhabilitation, la réfection de l'autoroute métropolitaine, la modernisation de la rue Notre-Dame et également le remplacement de l'autoroute Bonaventure par un boulevard qui se situerait non pas sur le bord de l'eau comme présentement, mais bien
270 dans le fond du site, de façon justement à dégager le bord de l'eau pour des activités de nature récréative et de loisir.

On prévoit également, le ministère des Transports, en fait, prévoit complètement refaire l'échangeur Turcot alors que la Ville, de son côté, prévoit remplacer les échangeurs des avenues
275 du Parc et des Pins et des chemins de la Côte-des-Neiges et Remembrance par des intersections à niveau, qui vont beaucoup mieux s'intégrer dans le paysage urbain et faciliter le mouvement des piétons.

Le vélo est vu comme un véritable mode de transport. En ce sens, le Plan d'urbanisme
280 prévoit différentes interventions pour confirmer, consolider l'armature générale des voies cyclables, d'autres voies cyclables de nature plus locale devant s'y greffer, devant s'y ajouter ultérieurement.

Premier élément: le fait de parachever la voie de ceinture, y compris ici en remplacement
285 donc de l'autoroute Bonaventure qui deviendra un boulevard comme on l'a dit à l'instant, donc le parachèvement de cette voie de ceinture qui fait le tour de l'île de Montréal, de l'île Bizard et aussi de l'île des Soeurs.

Également, la réalisation d'un certain nombre de nouveaux liens, d'abord à travers le
290 centre-ville. Il y a donc un nuage jaune qui n'est peut-être pas facilement lisible d'en arrière, le tracé précis de cette nouvelle voie qui traverserait le centre-ville n'est pas déterminé, mais l'idée, effectivement, c'est de faire en sorte que la piste cyclable qui se trouve sur le boulevard de Maisonneuve à Westmount et qui s'arrête à la rue Greene et la piste cyclable qui se trouve de l'autre côté du centre-ville sur le boulevard René-Lévesque puissent se rejoindre.

295 On prévoit également un nouveau lien ici entre Notre-Dame-de-Grâce et Westmount, et aussi entre la voie cyclable à Westmount et celle du canal de Lachine.

Le transport des marchandises est important pour l'économie de Montréal et c'est pourquoi
300 l'essentiel – pas toutes – mais l'essentiel des infrastructures de transport des marchandises sont confirmées dans le Plan d'urbanisme. On parle donc du port qui apparaît en bleu, des cours de triage, par exemple la cour de Côte-Saint-Luc, et la cour également ici de Pointe-Saint-Charles.

On a mentionné plus tôt le fait que la cour de triage d'Outremont n'est pas confirmée dans
305 sa fonction ferroviaire, puisqu'on vise au contraire à y faire un développement essentiellement

résidentiel. On visera aussi, dans le cadre d'élaboration du schéma d'aménagement métropolitain qui va couvrir toute la région de Montréal, toute la région métropolitaine de Montréal, on vise aussi faire en sorte qu'il y ait au moins une amorce de délocalisation des infrastructures de transport des marchandises vers l'extérieur de l'île de Montréal.

310

Le développement du Centre se situe parfaitement dans la philosophie du développement durable, puisque, bien sûr, le Centre est le secteur de la Ville le mieux desservi par le transport collectif et que le Centre offre également un potentiel de développement considérable, à cause des nombreux terrains de stationnement et terrains vacants qu'on y trouve.

315

Qu'est-ce que le Centre? Le Centre, c'est tout ce secteur situé entre le mont Royal et les Îles Sainte-Hélène et Notre-Dame qui forment le parc Jean-Drapeau. Ça comprend donc nécessairement le Centre des affaires qui est le cœur du centre-ville où on se trouve présentement et également les quartiers ou les secteurs environnants comme le Vieux-Montréal et le Vieux-Port, le Village, le Quartier latin, le secteur Milton Parc, le secteur Lincoln Tupper, la Petite-Bourgogne et le Griffintown.

320

Le Plan d'urbanisme vise donc confirmer la vocation métropolitaine, nationale et internationale du Centre, notamment en y encourageant, en y soutenant le développement des activités de bureau, particulièrement dans le Centre des affaires, qui est donc déterminé d'une manière extrêmement précise et auquel correspondent les plus fortes densités de constructions et, bien sûr, les plus grandes hauteurs de bâtiments.

325

L'activité commerciale dans le Centre doit également être confirmée, consolidée, notamment sur les rues commerciales importantes. Au premier chef, bien sûr, la rue Sainte-Catherine, mais également des rues plus spécialisées comme la rue Sherbrooke Ouest, la rue de la Montagne, la rue Crescent, la rue Bishop, les rues du Vieux-Montréal, comme la rue Saint-Paul et la rue Notre-Dame, la rue Saint-Denis, le boulevard Saint-Laurent, la rue Ontario.

330

Le Plan d'urbanisme prévoit également consolider au Centre les activités institutionnelles en termes d'enseignement, en termes de recherche, en termes également de santé. Le Plan d'urbanisme prévoit consolider aussi, confirmer, développer le potentiel touristique du Centre et accroître son rayonnement culturel en soutenant le maintien et le développement des activités de ce type qu'on y trouve.

335

340

Deuxième objectif important par rapport au Centre de Montréal: accroître son dynamisme résidentiel. Alors, déjà depuis l'adoption du Plan d'urbanisme de Montréal, du premier Plan d'urbanisme de Montréal en 1992, la construction résidentielle au Centre s'est énormément affirmée. L'idée, c'est de poursuivre dans la même direction, en confirmant les milieux de vie qui apparaissent en jaune pâle, en s'assurant d'une qualité de vie intéressante dans ces secteurs, en soutenant la consolidation du développement dans les secteurs qui apparaissent en jaune, donc ici dans le Faubourg Saint-Laurent, dans le Faubourg Québec, aux abords de Radio-Canada, dans le secteur ici dans le Centre des affaires, l'îlot Overdale, l'îlot Chaboillez, le Faubourg des Récollets, la Cité du Havre.

345

350

Il y a également un nouveau secteur qui sera ouvert à une vocation résidentielle, partiellement résidentielle, il s'agit du Griffintown, le secteur situé entre la rue Notre-Dame et le canal de Lachine.

355

Troisième objectif relatif au Centre: renforcer sa cohérence et son caractère d'ensemble. Parce que vous le savez, le Centre de Montréal est fort intéressant, mais souvent entre un secteur intéressant et un autre, il y a une coupure qui fait en sorte que justement le caractère d'ensemble n'y est pas.

360

La Ville entend donc intervenir pour favoriser une plus grande cohérence en aménageant de façon adéquate les rues qui apparaissent ici en rouge, les rues d'ambiance où se retrouvent donc un grand nombre de piétons. Évidemment, il y a une corrélation très forte entre les rues d'ambiance et les rues commerciales qu'on évoquait il y a quelques minutes. En aménageant également les grands axes comme le boulevard René-Lévesque, le boulevard de Maisonneuve,

365

également l'axe Côte du Beaver-Hall, rue McGill, de façon justement à tisser des liens continus entre les différentes parties du Centre.

370

Également, on entend intervenir pour soutenir le développement des nombreux terrains non bâtis qui sont illustrés sur cette carte et qui correspondent à 9 % du total de la superficie délimitée par le pointillé. Il y a 204 terrains vacants présentement au centre-ville, en incluant bien sûr les stationnements à ciel ouvert.

375

La prochaine orientation porte sur le développement des secteurs d'emplois. La Ville entend donc consolider les secteurs d'emplois en favorisant l'implantation d'entreprises dynamiques et en intervenant quant aux liens de transport. La Ville entend également favoriser dans la couronne du Centre une diversité d'activités économiques et le plan entend également favoriser le développement des emplois de nature institutionnelle.

380

On voit sur cette carte les différents types de secteurs d'emplois. On a parlé du Centre des affaires. Les secteurs qui sont en turquoise correspondent aux secteurs institutionnels. Les secteurs en bleu correspondent aux secteurs d'entreprises. Par exemple, ici, le Technoparc de Saint-Laurent ou les abords de l'échangeur de Dorval où on entend assurer un développement d'emplois de prestige. Les secteurs en mauve correspondent aux secteurs industriels manufacturiers plus traditionnels.

385

390

On l'a dit, la qualité de l'architecture et du paysage urbain est au coeur du Plan d'urbanisme. La Ville entend donc d'abord mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire de la ville et ses autres éléments identitaires. Quant au mont Royal, par exemple, on prévoit d'abord maintenir le plafond quant aux limites de hauteur des bâtiments à celui du sommet du mont Royal. On prévoit également assurer que le massif des immeubles du Centre des affaires continue de se distinguer du mont Royal, c'est-à-dire qu'on ne vient pas construire ici et, dans les faits, dissimuler le mont Royal derrière un mur de bâtiments. Donc, s'assurer de cette distinction entre les deux massifs par l'imposition de limite de hauteur adéquate.

395 On entend également protéger et mettre en valeur les vues vers le mont Royal et depuis le
mont Royal, les vues vers le mont Royal notamment dans l'axe des différentes rues qui sont
identifiées ici. Par exemple, l'axe McGill College, celui de la rue Peel. On prévoit également
protéger et mettre en valeur les vues depuis le mont Royal. Alors, évidemment à partir du
400 belvédère du Chalet, mais également depuis l'Oratoire Saint-Joseph, depuis le belvédère
Camilien-Houde et depuis le parc Summit à Westmount.

Il y a des vues également vers le mont Royal, il ne faut pas les oublier, de différents
points. Par exemple, depuis le belvédère des îles, depuis le bassin Peel ou, ici, le pont des
405 Seigneurs .

Le parcours riverain qui est illustré ici est une façon de mettre en valeur le caractère
insulaire de Montréal. Le parcours riverain comprend donc le boulevard Gouin, la rue Notre-
410 Dame, le boulevard LaSalle et le chemin du Bord du lac.

Il s'agit, en fait, d'atteindre trois objectifs à la fois: un objectif symbolique, identitaire. Un
objectif de préservation et de mise en valeur du patrimoine, tant du patrimoine bâti qu'on retrouve
de façon très importante le long de ce parcours et également du patrimoine naturel qui est très
présent. Troisième objectif recherché: celui de la qualité de l'environnement, tant en ce qui
415 concerne la qualité de l'eau, la revégétalisation des berges, et également la protection et la mise
en valeur des vues vers les lacs ou la rivière ou le fleuve.

Un autre élément identitaire de Montréal, c'est l'ensemble des parcs qu'on y trouve, qu'il
s'agisse des grands parcs comme le mont Royal, comme les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame,
comme le Vieux-Port également. On doit donc protéger l'ensemble de ces grands parcs et
420 s'assurer également que d'autres espaces verts comme le cimetière Notre-Dame-des-Neiges, le
cimetière Mount Royal et un certain nombre de golfs également qui contribuent à l'identité de
Montréal, au caractère de Montréal, sont protégés. Mentionnons aussi d'ailleurs le parc ici à la
pointe de la Cité du Havre.

425 Montréal étant une île, on y accède nécessairement par des ponts et la mise en valeur de
la personnalité de Montréal peut être faite en aménageant adéquatement ses entrées de ville. Par
exemple, à partir du pont Champlain, comme on voit sur la photo, à partir du pont Victoria ou du
pont Jacques-Cartier.

430 Dans le Vieux-Montréal, au cours des dernières années, on a mis en valeur l'architecture
par le Plan lumière. Il est prévu de poursuivre la mise en place du Plan lumière ailleurs sur le
territoire et notamment dans le reste du Centre de Montréal.

435 La Ville entend favoriser une architecture de qualité par la mise en place de différents
critères, de différentes lignes directrices qui sont présentement en élaboration dans le cadre d'une
entente entre la Ville et les universités. La Ville entend référer également tous les projets

marquants au comité d'architecture et d'urbanisme, un comité composé d'experts qui peut donc s'assurer justement de la qualité de l'architecture des grands projets qui sont envisagés.

440 Un certain nombre de règles s'appliqueront également pour protéger les piétons des effets microclimatiques indésirables. En aménageant, par exemple, adéquatement les bâtiments, on peut s'assurer, tant sur les trottoirs que dans les parcs, de minimiser le vent et de minimiser également l'ombre portée par les bâtiments.

445 Le Plan d'urbanisme entend également améliorer la qualité d'aménagement des espaces publics un peu à l'exemple de ce qui s'est fait dans le Quartier international de Montréal très récemment.

450 On entend également assurer que les infrastructures de transport contribuent positivement au milieu urbain, qu'il s'agisse de cicatriser des coupures comme celles de l'autoroute Ville-Marie entre le Vieux-Montréal et le Faubourg Saint-Laurent, ou d'améliorer le paysage urbain, par exemple, aux abords de la rue Notre-Dame, ou encore d'intégrer de façon adéquate les nouveaux SLR qu'on mentionnait tantôt. Les nouveaux SLR évidemment qui sont potentiels.

455 Sixième orientation: la valorisation du patrimoine bâti archéologique et naturel. Le patrimoine est vu non seulement comme comprenant des immeubles monumentaux ou très anciens, mais également comme comprenant des immeubles comme le Marché Saint-Jacques qui sont plus récents et plus quotidiens, plus vernaculaires.

460 On voit ici l'ensemble des secteurs de patrimoine bâti que le Plan d'urbanisme entend protéger. On inclut évidemment le Vieux-Montréal, l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, différentes institutions d'intérêt patrimonial, qu'il s'agisse du Grand Séminaire, du Campus de l'Université McGill, en fait de l'ensemble du pourtour de la montagne. Différents immeubles modernes sont également inclus: la Place Ville-
465 Marie, par exemple, le Château Champlain, Westmount Square, de même que des éléments de patrimoine industriel, par exemple, ici le long du canal de Lachine.

On l'a dit, Montréal est une ville très largement bâtie. Les éléments naturels qui demeurent, qu'il s'agisse de berges, de milieux humides, de bois, sont d'autant plus précieux.
470 La Ville entend donc protéger les éléments naturels sur son territoire en intervenant spécifiquement sur ces dix écoterritoires qui comprennent donc le mont Royal, les abords des rapides de Lachine, de même que la falaise Saint-Jacques, et des espaces importants ici dans l'ouest et dans l'est de l'île.

475 Il ne s'agit pas pour la Ville d'acheter tous ces territoires pour en faire des parcs, mais bien de s'assurer que le développement qui aura lieu se fasse dans le respect et le maintien des éléments naturels d'intérêt d'importance qu'on y trouve.

480 Autre élément – on va revenir en arrière – autre élément important pour le Centre, c'est la protection et la mise en valeur des éléments archéologiques. Montréal n'est pas une très vieille

ville, mais depuis une quinzaine d'années, on a reconnu l'importance de protéger les éléments archéologiques qu'on y trouve. Alors, les secteurs qui sont sur cette carte correspondent donc à différents secteurs présentant un intérêt archéologique que le Plan d'urbanisme entend donc protéger et mettre en valeur.

485

L'orientation suivante porte sur la qualité de l'environnement. Quand on parle, par exemple, de réduire les émissions de polluants atmosphériques, on réfère, par exemple, aux interventions relatives au transport collectif et à l'accroissement du transport collectif qui est souhaité. On entend également intervenir pour favoriser la réhabilitation des sites contaminés. On

490

l'a mentionné plus tôt, plusieurs des secteurs qui présentent un potentiel de développement sont en fait des secteurs à transformer, des secteurs qui ont déjà été occupés par d'autres usages et qui présentent donc des risques de contamination.

On doit s'assurer d'atténuer les nuisances générées par les activités urbaines - pensons,

495

par exemple, aux autoroutes - et également d'assurer un aménagement adéquat dans les secteurs de contrainte, par exemple la falaise Saint-Jacques.

Le Plan d'urbanisme est un contrat social quant à la vision d'avenir de la Ville. Sa mise en oeuvre fera l'objet annuellement d'un bilan qui sera discuté par une commission du conseil,

500

discuté publiquement afin que les citoyens puissent apporter leurs commentaires, leurs suggestions quant aux priorités de mise en oeuvre et quant aux éléments déjà réalisés.

Comment se fera la mise en oeuvre? D'abord, par l'imposition de différents paramètres réglementaires tel que le stipule la loi. C'est-à-dire que les règlements de zonage qui relèvent des

505

arrondissements devront se conformer, devront inclure en les détaillant les différents éléments réglementaires compris dans le plan. On pense, par exemple, à l'affectation du sol, c'est-à-dire à l'identification pour chacune des parties du territoire des grandes catégories d'usages qui sont autorisés.

Les secteurs en beige, par exemple, correspondent aux milieux de vie, milieux de vie complets qui comprennent donc comme on l'a dit plus tôt l'habitation, le commerce, les parcs, les écoles, etc. Les secteurs en rose saumoné correspondent aux secteurs d'emplois où, à cause des contraintes générées par les entreprises industrielles qu'on y trouve, l'habitation ne sera pas autorisée. Finalement, les secteurs orangés comme une bonne partie du Centre, y compris le

510

515

Vieux-Montréal, sont des secteurs où on prévoit encourager à la fois les activités d'emplois et l'habitation.

Le plan prévoit également des limites de densité de construction. Les couleurs sur cette carte correspondent donc à l'intensité des limites proposées qui se traduisent en nombre d'étages, en importance d'implantation au sol, etc. Évidemment, les densités les plus fortes se retrouvent ici au Centre. De manière générale, les densités les moins fortes se retrouvent aux extrémités du territoire alors que dans le Centre de l'île, le secteur desservi par le métro, de façon générale, on retrouve des densités, des plafonds de densité moyens.

520

525 Dans le cas précis de l'arrondissement de Ville-Marie, on prévoit imposer également des
limites de hauteur en mètres. Alors, dans le document qui est disponible dans ce cartable, la
carte que vous voyez à l'écran n'est pas incluse, puisqu'elle a été développée en fait depuis que le
projet de plan a été imprimé. Par contre, cette carte se retrouve sur le site Internet du plan depuis
cet après-midi. Et les limites de hauteur évidemment les plus fortes, une fois de plus, se
530 retrouvent ici dans le Centre des affaires. Pour vous aider à vous localiser, ici on retrouve le
boulevard René-Lévesque et ici la rue Sherbrooke. Et, bien sûr, à mesure qu'on s'éloigne du
Centre des affaires, de façon générale, les limites de hauteur sont beaucoup plus basses.

Le Plan d'urbanisme sera également mis en oeuvre par différents investissements, des
535 investissements relatifs aux infrastructures, par exemple aux infrastructures de transport collectif,
d'aqueduc, d'égouts. Également par différents programmes qui pourraient s'appliquer à la
réhabilitation des sites contaminés ou encore à l'intensification du développement autour des
stations de métro.

540 Évidemment, la Ville entend agir comme leader dans la mise en oeuvre du Plan
d'urbanisme, mais cette mise en oeuvre exigera en fait de multiples partenariats, tant avec le
gouvernement du Québec que le gouvernement du Canada, qu'avec différents groupes
associatifs et communautaires, par exemple Héritage Montréal, les Amis de la montagne, la
Chambre de commerce, Vélo Québec, les différentes sociétés de développement commercial et
545 le Conseil régional de l'environnement.

Le Plan d'urbanisme identifie 26 secteurs stratégiques qui posent une problématique
d'aménagement complexe et qui font donc l'objet d'une planification détaillée dans les trois ans
suivant l'adoption du plan.

550 On va donc vous présenter ce soir de façon plus précise des orientations par rapport à six
de ces secteurs. Et je passe la parole à cet effet à mon collègue, Alain Trudeau.

M. ALAIN TRUDEAU :

555 Madame Chauvin, monsieur Paré, mesdames et messieurs, bonsoir! Comme vient de le
mentionner Pierre Sainte-Marie, le territoire de Montréal compte plusieurs secteurs de planification
détaillée et ce soir on va en présenter six qui se situent principalement dans le Centre de Montréal.

560 Le premier, le Centre des affaires, comme on le voit sur la photo, est délimité au nord par
la rue Sherbrooke, à l'est par la rue Saint-Urbain, au sud par la rue Notre-Dame, à l'ouest par les
rues Lucien-L'Allier et Drummond.

565 Le Centre des affaires reflète la vitalité économique de Montréal et contribue à son
rayonnement. Malgré son dynamisme comme Pierre Sainte-Marie l'a mentionné tantôt, le Centre
est aussi caractérisé par la présence de nombreux terrains non bâtis qui sont principalement des
stationnements, des stationnements à ciel ouvert comme on peut voir ici par la fenêtre, on a un
bel exemple.

570 Si la fonction résidentielle occupe actuellement une place mineure au Centre, son développement est toutefois souhaitable. Par ailleurs, l'aménagement de certaines parties du Centre, des lieux publics, demande à être bonifié.

Dans ce contexte, le Plan d'urbanisme identifie les orientations suivantes.

575 Soutenir le développement des terrains vacants par des mesures appropriées notamment en ce qui a trait aux multiples terrains de stationnement.

580 2e: accroître l'importance de la fonction résidentielle surtout dans deux secteurs, un situé angle de Bleury et de la Gauchetière; l'autre angle de la rue Notre-Dame et de la rue Peel.

585 Finalement, on veut aussi rehausser la qualité de l'aménagement des lieux publics et des principaux axes, et là où les conditions s'y prêtent, on aimerait ça accroître la présence des piétons.

590 Le second secteur, le réseau piéton intérieur. On le voit sur la carte, le réseau piéton intérieur s'articule autour de la ligne verte et orange et de neuf stations du métro de Montréal. Il y a trois grands axes qui caractérisent le réseau. Premièrement, un premier dans l'axe de la Place Ville-Marie; le second, dans l'axe de la Place des Arts; et, le dernier, celui dans l'axe du Palais des Congrès.

595 Il y a d'autres portions du réseau qui se situent autour du Campus de l'Université du Québec à Montréal; un autre autour du Complexe Alexis-Nihon; et un plus récent autour de l'Université Concordia.

600 Aménagé presque entièrement souterrain, le réseau piéton intérieur pose certaines difficultés quant à l'animation sur rue. En effet, plusieurs immeubles raccordés à ce réseau offrent peu d'ouvertures et d'accès directs aux commerces à partir du trottoir. L'absence d'une planification intégrée fait en sorte que le réseau piéton ne constitue pas vraiment un véritable ensemble clairement défini.

605 Dans ce contexte, le plan identifie les orientations suivantes. D'abord, assurer la complémentarité et l'interaction entre le réseau piéton intérieur et les activités sur rue en maximisant les ouvertures et les accès directs à partir du trottoir. On veut aussi améliorer la fonctionnalité du réseau en ce qui a trait à l'aménagement, à la sécurité, à l'orientation des usagers. Enfin, on veut encadrer le développement du réseau piéton intérieur de façon à favoriser l'utilisation du transport collectif et d'assurer l'accessibilité universelle pour les usagers à mobilité réduite.

610 Le troisième secteur est celui du Quartier des spectacles qui regroupe une partie très importante des lieux montréalais de création, de production et de diffusion culturelle.

615 Sur la photo, on reconnaît à la limite est la rue Berri et le futur site de la Bibliothèque nationale, le Campus de l'UQAM, la rue Sainte-Catherine et le pôle culturel qui tourne autour de la Place des Arts.

620 La qualité de l'environnement du Quartier des spectacles est dépréciée encore une fois par la présence de nombreux terrains non bâtis, qui sont encore une fois souvent utilisés à des fins de stationnement. La mise en valeur des terrains, particulièrement le long de la rue Sainte-Catherine, conférerait à ce secteur une cohérence qui lui fait actuellement défaut.

625 Le Faubourg Saint-Laurent qui est situé au centre du Quartier des spectacles offre l'image d'un milieu déstructuré où la fonction résidentielle a de la difficulté à s'épanouir. Encore une fois, la qualité de l'aménagement du domaine public et son entretien mériterait d'être rehaussée de manière à accroître la convivialité du secteur, à la fois pour les piétons et pour les gens qui y accèdent en transport collectif.

630 En conséquence, le plan identifie trois orientations qui sont: mettre en valeur et soutenir les lieux de production, de création et de diffusion culturelles en augmentant notamment la visibilité de ces lieux. On veut aussi stimuler le développement résidentiel entre autres à l'intérieur du secteur du Faubourg Saint-Laurent. Et, finalement, on veut généraliser le caractère convivial du domaine public en améliorant l'aménagement des principaux axes qui relient le Quartier des spectacles aux secteurs avoisinants.

635 Le quatrième secteur, celui de l'autoroute Ville-Marie. Sur la photo, on reconnaît les deux stations: la station de métro Champ-de-Mars, la station Place d'Armes, la rue Viger, Saint-Antoine, le Vieux-Montréal et la Cité administrative et, finalement, la partie de l'autoroute Ville-Marie qui n'est pas couverte.

640 L'aménagement en tranchée de l'autoroute Ville-Marie a occasionné une rupture du cadre bâti, aussi une rupture des liens nord-sud notamment entre les rues Sanguinet et Saint-Urbain.

645 Le milieu riverain offre encore une fois un milieu peu convivial dû à la présence des nombreux terrains de stationnement. Il y a six hectares de terrains vacants dans ce secteur. Ces terrains sont utilisés surtout pour des terrains de stationnement à ciel ouvert.

650 Donc, il importe aussi d'accroître la sécurité des piétons et des cyclistes dans ce secteur et on veut aussi redonner un caractère plus sécuritaire au Square Viger qui est perçu par beaucoup comme un endroit peu sécuritaire.

Dans ce contexte, la planification détaillée identifie les orientations suivantes.

D'abord, on veut rétablir les liens entre le Faubourg Saint-Laurent et le Vieux-Montréal.

655 On veut optimiser le développement immobilier des propriétés riveraines et de l'espace qui surplombe l'autoroute afin notamment d'éliminer l'effet de coupure et d'éliminer le fameux lien

piéton, le tunnel piéton de la station de métro Champ-de-Mars qui permet aux gens d'accéder au Vieux-Montréal.

660 On veut aussi offrir un environnement confortable aux cyclistes et aux piétons en revoyant particulièrement l'aménagement des rues Saint-Antoine et Viger, et aussi en reconfigurant la piste cyclable de la rue Berri.

665 Finalement, on veut améliorer la qualité de l'aménagement du Square Viger afin d'accroître sa visibilité à partir des rues adjacentes.

670 Le cinquième secteur de planification détaillée est celui du Havre de Montréal. Son territoire s'étend du pont Jacques-Cartier au pont Champlain en longeant le fleuve Saint-Laurent. Il comprend le Vieux-Port, le parc des îles Jean-Drapeau et une partie importante du sud-ouest.

Créée en 2002, la Société du Havre de Montréal a produit tout récemment un rapport qui présente sa vision pour le secteur, sa vision 2025. D'ailleurs, ces documents peuvent être consultés sur Internet à partir des hyperliens du Plan d'urbanisme.

675 La planification détaillée du secteur est donc largement amorcée. Dans ce contexte, les principales orientations proposées par le Plan d'urbanisme sont les suivantes.

680 D'abord, on veut parfaire l'image de la principale porte d'entrée au Centre des affaires et lui conférer un caractère de prestige. On veut aussi redonner à la population montréalaise l'accès au fleuve et aux berges. On veut améliorer l'accessibilité au secteur en transport collectif, à pied, à vélo et par la route. On veut aussi protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti, archéologique et naturel. Et, finalement on veut atténuer les contraintes environnementales qu'on rencontre dans le secteur.

685 Finalement, le dernier secteur de planification détaillée est celui du Griffintown. On reconnaît sur la photo le canal Lachine, l'autoroute Bonaventure, la rue Notre-Dame Ouest.

690 Occupé à des fins industrielles jusqu'à la fin des années 60, le secteur Griffintown a connu par la suite un déclin qui a eu pour conséquence de générer de nombreux espaces vacants dans le secteur. Récemment, le secteur a connu certaines transformations, principalement avec la construction de l'École de technologie supérieure et d'une résidence pour étudiants rue Peel.

695 Afin de poursuivre le dynamisme de ce secteur, les orientations suivantes sont annoncées.

D'abord, on veut préserver le caractère et l'échelle urbaine associés au passé industriel du secteur. On veut favoriser l'atteinte du plein potentiel de développement en privilégiant entre autres la mixité des activités économiques et résidentielles. On veut aussi assurer une cohabitation harmonieuse des activités. Et, finalement, on veut renforcer la vocation

700 récréotouristique des abords du bassin Peel et la vocation nautique du canal Lachine en misant surtout sur la proximité du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et du Centre des affaires.

Ceci termine la présentation des secteurs de planification détaillée. Je vous remercie. Et je profite de l'occasion pour passer la parole à Pierre Sainte-Marie qui va conclure la présentation de ce soir. Merci.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

710 Merci beaucoup. La partie II du document, comme on le mentionnait plus tôt, présente pour chacun des 27 arrondissements une série de documents spécifiques. D'abord, le document qui est présentement soumis à la consultation publique et qui sera adopté après avoir été finalisé par le conseil, comprend donc pour chaque arrondissement la synthèse des orientations panmontréalaises, un agrandissement de la carte d'affectation du sol, de la carte des limites de densité, de la carte des parcs et des espaces verts, et de la carte des secteurs de patrimoine bâti.

715 On inclut également pour chaque arrondissement la liste des bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural.

Plusieurs d'entre vous avez peut-être collaboré au cours des derniers mois à l'élaboration du chapitre d'arrondissement spécifique à celui où vous habitez. C'est donc dans cette deuxième partie du document que le chapitre d'arrondissement sera intégré. Il sera intégré une fois que le Plan d'urbanisme aura été adopté par le conseil municipal sur demande du conseil d'arrondissement. Le conseil d'arrondissement initiera donc une demande de modification au Plan d'urbanisme, qui constituera justement à intégrer dans cette partie II le chapitre spécifique à son territoire.

725 La troisième partie du document est le document complémentaire. Le document complémentaire présente différentes règles et différents critères qui encadrent les règlements d'urbanisme des arrondissements. On l'a dit plus tôt, les règlements d'urbanisme doivent être conformes à l'ensemble du plan. Mais dans le document complémentaire, on spécifie certains éléments qui nécessairement se retrouveront donc dans ces règlements.

Ces éléments portent sur le paysage urbain, par exemple le mont Royal, la végétation et différents milieux particuliers. Ces éléments portent également sur les fonctions urbaines, le commerce, les institutions et différents usages générateurs de nuisance, de même que la question des stationnements. Et, enfin, le document complémentaire traite de la question de l'interface aux limites d'arrondissement. Chaque conseil d'arrondissement étant responsable de son zonage, on doit s'assurer d'une cohérence dans l'aménagement urbain de part et d'autre des limites d'arrondissement.

740 Les étapes à venir. Après le dépôt du rapport de l'Office et la finalisation du plan, il sera adopté, comme on l'a dit, en décembre au plus tard, en décembre 2004, par la suite les chapitres d'arrondissement seront intégrés à la demande des différents conseils d'arrondissement concernés et la planification détaillée se réalisera dans un horizon de trois ans.

745 Il nous fera plaisir de répondre à vos questions. Thank you. We will be happy to answer your questions.

LE PRÉSIDENT :

750 Merci beaucoup, monsieur Sainte-Marie et monsieur Trudeau.

755 Alors, nous allons prendre donc une pause d'une dizaine de minutes et pendant cette pause, les personnes qui sont intéressées à poser des questions pourront s'inscrire à la table d'accueil à l'entrée de la salle. Je vous dis que le registre restera ouvert évidemment après la pause pour ceux qui ne se seraient pas inscrits à ce moment-là, du moins pendant un certain temps. Et au retour de la pause, j'inviterai les gens à venir s'asseoir devant la commission, selon leur ordre d'inscription. Donc, de retour dans dix minutes. We will take a ten-minute break.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

760 *****

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

765 Alors, nous allons recevoir les citoyens qui se sont inscrits pour poser des questions. Je permettrai deux questions par intervention. Toutefois, comme le registre reste ouvert pendant un certain temps, vous pourrez vous réinscrire pour des questions supplémentaires. Et quand vous viendrez devant la commission, d'abord je vous demande d'éviter les sous-questions. Je vous demande aussi 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. Enfin, je vous suggère de bien écouter les questions des autres citoyens et les réponses qui leur seront données, l'information ainsi obtenue vous sera utile.

775 So, we will now take questions from those who registered and, of course, you may address your questions to the Chair in English or in French. I will allow two questions at a time. However, since the register stays open for a while, you may give your name again if you have additional questions. So please avoid preambles to your questions and also, at this point, please hold your opinion or comments, you will be given the opportunity to state them later.

780 Alors, toutes les questions doivent être adressées au président de la commission, donc à moi, et toutes les réponses doivent être aussi adressées à la commission. Madame Chauvin et moi pouvons intervenir en tout temps pour obtenir de l'information supplémentaire ou des clarifications.

785 Alors, j'appelle en premier lieu monsieur Pierre Brisset. Bonsoir, monsieur Brisset!

M. PIERRE BRISSET :

790 Monsieur le président, bonsoir! Alors, ma première question est liée au projet ambitieux de la Société du Havre dont le recul de l'autoroute Bonaventure entre les ponts Champlain et Victoria.

795 Ma question se pose comme ceci: comment vous allez décontaminer le site du Technoparc, un des plus pollués en matière toxique industrielle, surtout que l'autoroute Bonaventure a été construite sur une digue faite pour contenir cette matière toxique et pour limiter son déversement dans le fleuve.

LE PRÉSIDENT :

800 D'accord. Alors, monsieur Sainte-Marie, les besoins et les perspectives donc de décontamination pour réaliser le projet d'autoroute Bonaventure à cet endroit.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

805 Effectivement, le site du Technoparc, monsieur le président, est en fait un site de remblai hétérogène. La rive du fleuve était beaucoup plus proche de la Ferme Saint-Gabriel que maintenant. Le site effectivement et très contaminé, et la construction de l'autoroute Bonaventure a été faite dans les années 60, entre autres pour, comme l'indiquait monsieur, venir fermer le secteur. Alors, quand on parle du déplacement de l'autoroute Bonaventure, on parle bien sûr de 810 l'infrastructure routière comme telle, l'infrastructure de voirie comme telle. La digue ne sera certainement pas modifiée.

815 On envisage d'ailleurs, parce que cette digue n'est pas imperméable, comme plusieurs le savent sans doute, on envisage présentement à la Ville la construction d'un mur pour justement contenir les écoulements dans le fleuve depuis le site du Technoparc.

820 Il est évident d'ailleurs que le niveau de contamination dans le site empêche d'envisager toute construction à des fins résidentielles. Pourtant, il n'est pas du tout impensable d'imaginer un certain développement et aussi un aménagement paysager beaucoup plus intéressant que ce qu'on a maintenant.

LE PRÉSIDENT :

825 Monsieur Sainte-Marie, l'aménagement de l'autoroute elle-même exige-t-il une décontamination? Et, si oui, jusqu'à quel niveau? Et par ailleurs, et surtout, les autres fonctions éventuelles auxquelles on voudrait affecter le secteur, ça requiert quoi comme décontamination?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

830 Le déplacement ou la construction plutôt d'une nouvelle voie dans la partie nord du site n'exigera pas, à ma connaissance, de décontamination, puisqu'évidemment il s'agit d'une voie qui est imperméable.

835 Par contre, la construction sur le site, tout comme maintenant, exigera peut-être même pas une réhabilitation comme telle, mais des mesures particulières pour tenir compte de la nature du sol qui, en fait comme je le disais, est constitué de remblai.

LE PRÉSIDENT :

840 Avez-vous des exemples brièvement?

LE PRÉSIDENT :

845 Présentement, oui, les constructions se font sur pilotis. On va chercher le roc, parce que le sol demeure instable, on va donc chercher le roc qui est à plusieurs mètres en dessous du niveau de la surface. On doit assurer sous les bâtiments un dégagement pour éviter l'accumulation de gaz qui pourraient poser des problèmes. Mais c'est clair que chaque cas devra être étudié de façon spécifique, mais c'est un site qui est extrêmement difficile, on s'entend là-dessus.

850

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

Votre deuxième question, monsieur Brisset?

855

M. PIERRE BRISSET :

860 Oui. Ma deuxième question relève d'un autre projet ambitieux que je vous félicite de vouloir entamer, le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie dans le centre-ville, pour tisser les liens urbains et optimiser les vues sur le mont Royal.

865 Ma question relève plutôt de comment la Ville prévoit le réaménagement des bretelles. Parce que ce sont elles qui vraiment enclavent la station Champs-de-Mars, qui ont causé le tunnel de on ne peut pas dire quoi en dessous de la rue Saint-Antoine, et ça serait quoi l'échéancier qu'on pourrait prévoir pour cette correction, au moins de la partie cicatrice de faciliter les mouvements piétonniers dans le secteur?

LE PRÉSIDENT :

870 Votre question est claire.

Monsieur Sainte-Marie.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

875 Le développement en fait du secteur de l'autoroute Bonaventure est vu comme tel, c'est-
à-dire qu'on voit le secteur comme un -- pardon. Le recouvrement de la tranchée de l'autoroute
Ville-Marie est vu comme un développement immobilier. C'est-à-dire qu'on veut faire en sorte que
le coût de recouvrement corresponde finalement à un coût de terrain qui serait absorbé par un
développement immobilier qui viendrait restructurer le secteur au complet.

880 Il y a eu une étude récemment sur cette question-là et, effectivement, la question des
sorties, particulièrement la rue Sanguinet, est critique. Le tout doit faire l'objet d'études plus
poussées.

885 L'échéancier par rapport au projet, si tout va bien, on parle de début de travaux dans
quelques années. C'est clair que la question financière est au coeur du débat, c'est-à-dire qu'il
faut s'assurer que le coût de revient du terrain créé au-dessus de l'autoroute serait tel qu'on
pourrait effectivement, de façon rentable, construire des immeubles. La densité des immeubles
aussi qui serait autorisée sera en fonction du coût de revient de ce site à construire.

890

LE PRÉSIDENT :

Je ne sais pas si vous êtes en mesure de préciser les quelques années et, sinon, est-ce
qu'au moins l'étude dont vous venez de parler, elle, vous pouvez en donner l'échéance?

895

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

900 L'étude est terminée. Et une seconde étude doit être amorcée dans les semaines qui viennent. Tout ça découle du Sommet de 2002 où, effectivement, le retissage du tissu urbain au-dessus de l'autoroute Ville-Marie a été identifié comme une priorité.

905 La seconde étude va donc être beaucoup plus technique. Comme je disais, elle va s'amorcer dans les semaines qui viennent. À la fin de l'année, on aura donc plus de précision quant à la possibilité de faire les choses rapidement ou non.

LE PRÉSIDENT :

Et la première étude, qui en est le destinataire? Et est-ce qu'elle va être rendue publique?

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

Il n'y a pas de problème à ce qu'elle soit publique. Elle a été payée par les fonds publics. Donc, on va effectivement vous la verser et elle pourra être mise sur le site Internet. On la mettra également sur le site Internet du Plan d'urbanisme.

915 C'est clair aussi – j'ai oublié de le mentionner – que le travail devra se faire étroitement avec le ministère des Transports du Québec. Et, là, la situation est complexe. Indépendamment des bretelles, il y a toute la question de la ventilation du tunnel. C'est-à-dire qu'on a récemment agrandi le Palais des Congrès et, à ce que disent certains, prolongé au maximum le tunnel en fonction de la capacité de ventilation.

920 Il semblerait donc que si on recouvre complètement l'autoroute jusqu'au Square Viger, on doit complètement repenser la ventilation de tout le tunnel, ce qui évidemment serait compliqué et considérable.

925 Il y a toute une question aussi de normes, c'est-à-dire que les normes ont évolué, les normes en termes de circulation ont évolué depuis que l'autoroute a été construite. Il faudrait donc voir comment on pourrait la réaménager en respectant les normes actuelles. Les normes de circulation et les normes de sécurité aussi. Ce n'est pas un problème facile, non plus.

930 **LE PRÉSIDENT :**

935 Non, on en convient. Mais quand vous dites, bon, éventuellement envisager des choses comme, enfin, repenser la ventilation, repenser les bretelles, est-ce qu'on peut quand même comprendre que ça fait partie des études techniques, que c'est des scénarios, des hypothèses qui ne sont pas exclus d'avance?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

940 C'est exactement effectivement ce qui est à l'étude. Il n'y a rien qui est exclu, au contraire.
L'idée, c'est vraiment de s'attaquer à ce problème-là de front, de prendre le taureau par les
cornes et de résoudre la question. Je dirais que le développement récent du centre-ville et le
succès en particulier du Quartier international font qu'on est mûrs pour passer à cette deuxième
945 internationale, la cicatrice se poursuivait beaucoup plus à l'ouest.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Sainte-Marie.
950 Merci, monsieur Brisset.

M. PIERRE BRISSET :

Merci, monsieur le président.
955

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Philippe Côté. Bonsoir, monsieur Côté!

960 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Bonsoir, madame, monsieur! Ma première question concerne le Plan d'urbanisme dans
son ensemble. Il est annoncé que Montréal sera une plaque tournante des transports, qu'elle
favorise le transport en commun et qu'elle annonce deux projets de SLR tram, celui d'avenue du
965 Parc et celui du Casino, du Havre.

Je voudrais savoir s'il y a eu comme scénario des études industrielles et économiques
pour développer un réseau de tram en entier à Montréal et non pas seulement deux fragments. Et
s'il y a aussi une stratégie urbaine de revitalisation semblable aux 35 villes actuellement qu'il y a en
970 France, qui installent le tram comme projet de revitalisation urbaine.

LE PRÉSIDENT :

Bien. Monsieur Sainte-Marie, développer donc le concept de système léger sur rail et ce
975 qui peut s'y greffer à la fois comme études et aussi comme perspectives de revitalisation.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

980 Les deux corridors de SLR qui sont envisagés s'intégreraient au réseau de transport
existant. C'est-à-dire que, contrairement justement à plusieurs villes en France où il n'y a pas de
réseau de métro et où le tram devient vraiment l'armature du réseau de transport collectif, ici, il y

a déjà, d'une part, le métro qui existe; il y a également les trains de banlieue qui existent et qui ont été prolongés, améliorés depuis quelques années.

985 Les SLR viendraient donc s'intégrer à ce réseau qui comprend en plus, bien sûr, les autobus et les voies réservées aux autobus.

990 Dans le premier cas, il s'agit de remplacer justement la voie réservée aux autobus qui, comme on le sait, est à contresens sur le pont Champlain, pose des problèmes de sécurité, notamment l'hiver, pose également des problèmes en termes de logistique puisque, dans le sens inverse de la pointe, alors disons le matin les autobus partent de la Rive-Sud à contresens dans les voies qui vont vers le sud et viennent au centre-ville, ils doivent retourner sur la Rive-Sud pour prendre de nouveaux passagers, mais les déplacements vers la Rive-Sud sont de plus en plus congestionnés. Donc, ça prendrait également une voie réservée dans l'autre sens idéalement pour rendre plus fluide le mouvement des autobus, ce qui dépasse la capacité du pont.

1000 Donc, on envisage de remplacer ces autobus par un système léger sur rail qui amènerait de façon confortable les gens de la Rive-Sud vers le coeur du centre-ville. Et, évidemment, la Ville de Montréal souhaite que les secteurs de son territoire traversés par le SLR puissent en bénéficier et qu'il y ait donc des arrêts de SLR à Montréal.

1005 Cette étude-là envisage l'utilisation de ce qu'on appelle l'estacade du pont Champlain, c'est-à-dire le petit pont qui vient doubler le pont Champlain entre l'Île des Soeurs et le remblai de la voie maritime. La question très importante de la traversée de la voie maritime, là où passent évidemment les plus gros navires, cette traversée par le SLR est un des problèmes importants à régler en termes techniques et financiers.

1010 L'intégration évidemment du tram au paysage urbain est très importante, particulièrement quand on est rendu au coeur du centre-ville.

1015 Dans l'autre cas, dans le cas du SLR de l'avenue du Parc, l'idée c'est de venir augmenter la capacité dans le sens nord-sud. C'est-à-dire que la ligne de métro orange qui, d'ailleurs comme vous le savez, on l'indique ici sur la carte comme étant terminée à Laval puisque le chantier est déjà en cours, mais cette ligne donc qui est extrêmement achalandée, l'idée c'est de mieux desservir la population du centre de Montréal par un corridor de transport collectif à moyen débit, pas à grand débit, mais à moyen débit.

1020 Donc, le SLR emprunterait l'axe de l'avenue du Parc et rejoindrait le centre-ville sur le boulevard René-Lévesque. Il est possible, c'est une chose avancée dans le plan, qu'un prolongement soit envisagé jusqu'à la rue Chabanel pour permettre une bonne desserte de ce secteur qui compte plusieurs milliers d'emplois et qui est assez mal desservi par transport collectif.

1025 Alors, là, la vocation du SLR est beaucoup plus locale que dans le cas du SLR de la Rive-Sud, mais le défi d'intégration au milieu urbain est d'autant plus grand.

LE PRÉSIDENT :

1030 Monsieur Sainte-Marie, pour mettre ensemble peut-être deux choses, un volet de la question de monsieur Côté, c'est-à-dire est-ce qu'il y a des études industrielles ou de développement urbain et, d'autre part, le fait que le SLR soit vu dans plusieurs villes comme une alternative à un métro souterrain qui serait trop coûteux à développer, est-ce qu'on peut envisager une sorte d'avenir du SLR comme moyen alternatif de transport collectif, alternatif au métro, pour d'autres secteurs? Est-ce que c'est quelque chose qui a été envisagé ou étudié?

1035 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Je pense qu'effectivement dans l'esprit du ministère, parce que rappelons que ces études-là sont faites par l'Agence métropolitaine de transport et par le ministère des Transports du Québec, je pense que, dans leur esprit, il s'agirait d'une première étape vers un réseau plus étendu.

1040 Je parle au conditionnel parce que les décisions sont loin d'être prises et les coûts de ces infrastructures-là sont très élevés. Et donc on est loin d'être certains que le ministère prendra une décision positive dans un cas comme dans l'autre.

1045

LE PRÉSIDENT :

Madame Chauvin.

1050 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

À coûts équivalents entre le métro et un système léger sur rail, est-ce que le Plan d'urbanisme favoriserait une option plutôt qu'une autre?

1055 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Justement, les coûts ne sont vraiment pas équivalents dans un cas comme dans l'autre. Je peux peut-être passer la parole à mon collègue Alain Trudeau qui va pouvoir développer là-dessus.

1060

M. ALAIN TRUDEAU :

Bonsoir! C'est sûr qu'un métro coûte beaucoup plus cher qu'un système léger sur rail. Lorsqu'on rencontre les gens de l'Agence métropolitaine de transport, ils nous font souvent la démonstration au kilomètre. Sauf qu'un système léger sur rail transporte beaucoup moins de gens qu'un métro.

1065

Donc, c'est sûr, le système léger sur rail est très performant. Il doit s'insérer dans des corridors qui justifient la présence d'un système léger sur rail. Comme Pierre Sainte-Marie le

1070 mentionnait tantôt, il y a beaucoup de villes en France qui n'avaient pas de réseau à moyenne
capacité, ils ont opté pour le système léger sur rail. Peut-être qu'un métro, ça aurait été un
système trop performant pour la clientèle à desservir.

1075 Donc, l'AMT étudie présentement deux corridors. Il y en avait au début quatre – monsieur
Côté s'en souvient sûrement – il y a avait quatre corridors qui avaient été identifiés par l'Agence
métropolitaine. Il y en avait un sur boulevard Henri-Bourassa, il y avait comme, monsieur Sainte-
Marie vient de le mentionner, l'avenue du Parc et le SLR disons du pont Champlain, et il y avait
un autre tronçon sur la Rive-Sud, entièrement sur la Rive-Sud.

1080 Les études préliminaires ont démontré que le SLR sur Henri-Bourassa, lorsqu'on compare
les dollars investis et les retombées, le projet d'Henri-Bourassa n'était pas assez rentable. Et la
même chose pour celui de la Rive-Sud.

1085 Donc, maintenant, on a deux projets: celui de l'avenue du Parc et de la Rive-Sud A-10.
Les études sont présentement en cours. Incidemment, on a des réunions cette semaine à ce
sujet. Les études vont être déposées au fur et à mesure que les résultats seront connus, mais
présentement ce qu'on est en train de faire, il faut bien comprendre, c'est des études très
préliminaires. On essaie de savoir est-ce qu'un tel type de système pourrait desservir la clientèle?
Et, aussi, est-ce qu'on pourrait l'insérer à l'intérieur du milieu sans créer trop d'impacts.

1090 On est en train de passer au travers ces validations. Une fois que les résultats seront
connus, si les résultats sont satisfaisants, on va entreprendre d'autres types d'études, des études
plus techniques, des études de faisabilité.

1095 Donc, ce n'est pas un projet qui va se faire rapidement parce que c'est un projet, comme
Pierre Sainte-Marie le disait, complexe et à la fois coûteux. Il faut s'assurer d'avoir la bonne
solution compte tenu des coûts.

LE PRÉSIDENT :

1100 Madame Chauvin.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1105 Vous dites que les études actuellement portent principalement sur l'intégration à la forme
urbaine. Est-ce qu'on peut conclure de ça que les contraintes techniques qui avaient été
soulevées à l'époque, liées notamment à notre climat, ont été levées?

M. ALAIN TRUDEAU :

1110

Dans le cadre du projet monorail, il y a certaines personnes qui disaient: «Oui, on peut faire circuler un monorail à Montréal.» Les spécialistes, les grands spécialistes qui construisent les monorails, et ce sont surtout les Japonais, on a demandé à différentes firmes montréalaises, des firmes spécialisées dans le domaine, de savoir est-ce qu'il serait possible d'implanter un tel type

1115

de système à Montréal. Ils nous ont dit oui, mais ça prendrait au moins dix ans pour développer la technologie nécessaire qui pourrait permettre, comme Pierre le disait, le traversée du Saint-Laurent.

1120

Parce que l'idée, c'est de dire, lorsqu'on va traverser le Saint-Laurent, puis on va avoir une poutre de ciment qui va guider le monorail, est-ce qu'il ne va pas y avoir de la condensation et on ne va pas avoir de la glace qui va se former? Donc, c'est ça le problème.

1125

Dans les villes où il y en a, les villes japonaises, on n'a pas le même genre de climat qu'on a à Montréal ou on n'a pas les mêmes vitesses. Parce que ça, pour desservir la clientèle entre la Rive-Sud et Montréal, il ne faut pas penser à quelque chose qu'on voit à l'Expo, ceux qui s'en souviennent, ou ceux qui ont été récemment dans certains pays où il y en a, ça roule cette affaire-là. Donc, il faut s'assurer que la technologie utilisée va pouvoir résister à toutes les conditions climatiques.

1130

Donc, la réponse, c'est oui, mais ça prendrait au moins dix ans pour développer cette technologie. Donc, les gens se sont rabattus sur une technologie plus conventionnelle, une technologie éprouvée, une technologie que l'on connaît, c'est celle du SLR.

1135

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Ce que vous avez dit par rapport au volet économique, soit que le SLR -- bon, vous avez parlé des coûts. J'aimerais que vous clarifiez. Parce qu'il semble que le coût par kilomètre de construction ou d'implantation de l'un ou l'autre ne soit pas le même et que le nombre d'utilisateurs ne soit pas le même non plus. Puis de ce que vous nous avez dit, je ne comprends pas quelles sont les balises avec lesquelles on travaille sur le plan économique.

1140

M. ALAIN TRUDEAU :

1145

Le SLR coûte moins cher que le métro, mais le métro permet de transporter beaucoup plus de gens à l'heure. Donc, selon nos besoins, on se dit: est-ce qu'on a besoin d'un métro ou est-ce qu'on a besoin d'un SLR.

1150

Dans le cas des deux corridors identifiés, les études démontrent que la capacité du SLR suffit amplement à répondre aux besoins de la clientèle. Donc, on n'a pas besoin d'aller plus loin avec un système qui est beaucoup plus performant, qui coûte aussi plus cher. Donc, on se dit: on va prendre le SLR.

1155 Une fois qu'on a fait le choix de la technologie, par après on se dit: pour chaque dollar investi, quelles sont les retombées? Quels sont les avantages? Et l'étude qui a été faite en ce qui a trait au projet le long du boulevard Henri-Bourassa, le ratio entre les dollars investis et les retombées qu'on en retire n'était pas suffisamment élevé pour dire on va plus loin avec le projet et on entreprend d'autres études d'insertion, ou voir comment on pourrait faire circuler le projet de SLR le long du boulevard Henri-Bourassa.

1160 Donc, on a comme éliminé, après certaines études, ce projet-là, pour se concentrer sur les deux que l'on mentionne et qu'on a retenus dans le plan.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1165 L'analyse des retombées économiques s'est-elle faite avec le modèle du gouvernement du Québec, de l'Institut de la statistique du Québec traditionnel?

M. ALAIN TRUDEAU :

1170 Malheureusement, je ne pourrais pas répondre à cette question aujourd'hui, mais nous pourrions facilement faire des recherches et vous répondre plus tard.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1175 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1180 Alors, je vous demande de vérifier et de nous acheminer la réponse.

Monsieur Côté, votre deuxième question.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1185 Oui. Ça concerne le fait qu'une nouvelle infrastructure peut en déclasser une autre. J'aimerais donner comme exemple la réalisation du nouveau gazoduc promis dans l'est de Montréal, à travers l'écoterritoire de la Trame verte, va permettre de déclasser le gazoduc qui est actuellement lié au pont Jacques-Cartier.

1190 J'aimerais à ce moment-là savoir si la question du camionnage des matières pétrochimiques par camions-citernes entre l'est de Montréal vers la Rive-Sud, donc vers l'exportation, pourrait se faire comme alternative au réseau artériel de Montréal par réseau d'oléoduc, sauf, cette fois-ci, situé dans l'est.

1195 Déjà dans le corridor des sections 106, 107 et 108 du Port de Montréal, il y a un réseau de...

LE PRÉSIDENT :

1200 Alors, votre question, c'est le remplacement du transport du camionnage par oléoduc.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1205 C'est ça. Voilà. C'est ça, transformer les camions en oléoduc.

LE PRÉSIDENT :

 Monsieur Sainte-Marie.

1210 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

 La question du camionnage va être traitée de façon plus précise par le Plan de transport. La Ville a donc entrepris l'élaboration d'un Plan de transport qui va être soumis à la consultation publique au printemps prochain de façon à être adopté en septembre 2005. On prévoit donc un plan de camionnage qui va être au sein de ce Plan de transport, un plan de camionnage qui va couvrir tout le territoire de la Ville.

1215

 J'imagine que la question plus spécifique du transport des éléments pétrochimiques va être examinée. Je pourrai vérifier avec nos collègues de la division transport pour voir si c'est effectivement le cas et vous informer. Mais, chose certaine, on est loin des conclusions dans le domaine par rapport au Plan de transport.

1220

LE PRÉSIDENT :

1225 Avez-vous un complément d'information immédiat?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

 C'est clair que l'oléoduc peut servir entre deux grands points, mais que le transbordement dans des camions doit se faire à un moment donné ou à un autre pour atteindre la destination finale.

1230

LE PRÉSIDENT :

1235 Il y a quand même une différence fondamentale entre des camions et un oléoduc. Et, à ce moment-là, la question que je suis tenté de poser, c'est est-ce qu'une étude de camionnage ou un autre genre d'étude de transport de marchandises pourrait faire éventuellement l'évaluation comparée des deux modes. Ou bien donc si dans l'étude de transport, telle qu'elle est conçue actuellement, on s'en tient strictement aux déplacements véhiculaires.

1240

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1245 Non. Je pense que le Plan de transport regarde la question du transport de façon large, par différents modes, non seulement le camion, mais aussi le ferroviaire et aussi le transport fluvial. Donc, cette question, comme je vous dis, je ne sais pas si on l'étudie déjà, mais serait étudiée dans ce contexte-là.

LE PRÉSIDENT :

1250 Alors, je vous demanderais peut-être une rapide vérification pour voir s'il y a un volet technologie alternative du genre oléoduc. Et, par ailleurs, quelle est l'échéance ou les délais pour l'étude de transport.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1255 Comme je le mentionnais, ce qui est prévu, c'est que le Plan de transport soit soumis à la consultation publique au printemps de l'année prochaine, de façon à pouvoir être adopté en septembre.

1260 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Très bien.

Merci beaucoup, monsieur Côté.

1265

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Bonsoir.

1270 **LE PRÉSIDENT :**

J'appelle maintenant monsieur Robert Provost. Bonsoir, monsieur Provost!

M. ROBERT PROVOST :

1275

Bonsoir. Le Plan d'urbanisme, c'est pour la qualité de vie des gens qu'on pense ça, mais les gens, c'est pas statique, ça peut être dynamique aussi. Alors, ma question, c'est est-ce que vous avez étudié les conditions de règlement général d'une politique sur l'habitation qui pourraient créer une évolution dynamique de la qualité de vie? Je dois expliquer un peu ma question.

1280

LE PRÉSIDENT :

Rapidement, oui.

1285 **M. ROBERT PROVOST :**

Oui. Cette évolution-là, je veux dire, elle est assurée par des gens qui veulent demeurer dans un quartier à long terme et qui aiment demeurer là. Et vraiment, moi, je ne veux pas me promener de Pointe-aux-Trembles à l'autre bout de l'île pour prêcher ça, mais si je pense à nos
1290 quartiers de Saint-Jacques et Sainte-Marie, par exemple, il y a un grand pourcentage de locataires, 80 % ou plus de locataires. Et, malgré ça, il y a des règlements qui restreignent beaucoup la conversion en propriété, en condo, par exemple. Alors, les locataires, ce n'est pas nécessairement quelqu'un de stable à long terme, qui va s'impliquer beaucoup dans le quartier.

1295 Pour les gens qui aiment aussi demeurer dans le quartier, alors, là si on regarde ce qui a été fait dans le passé, les règlements, ce qui s'en vient, on travaille beaucoup pour créer un ghetto de gens à faible revenu et c'est surtout d'autres arrondissements supposément prestigieux qui n'en veulent pas. Alors, ces gens à faible revenu, s'ils veulent...

1300 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Provost, je pense que votre question est comprise. Parce que là, vous êtes en train de glisser vers le commentaire. Je pense que tout le monde comprend votre question.

1305 On va se tourner vers la Ville, parce que sur l'objet de l'habitation, qui est un thème important mais effectivement dont monsieur Sainte-Marie a parlé plutôt brièvement, on peut aller voir les différents aspects, sachant qu'il y a une clientèle de propriétaires, de locataires, il y a les gens qui veulent conserver ou rester dans leur quartier et en améliorer la qualité de vie.

1310 Alors, je vais me tourner vers monsieur Sainte-Marie pour qu'il nous explique ce qu'il en est de ce point de vue là et on verra ensuite s'il y a des éléments additionnels à aller chercher.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1315 L'objectif un du projet de Plan d'urbanisme est d'améliorer la qualité des milieux de vie existants. On prévoit entre autres une charte des milieux de vie pour fournir un cadre permettant d'analyser la présence ou non de cette qualité.

1320 Donc, les neuf critères relatifs à la qualité des milieux de vie qui sont dans cette charte, à la page 13 du document, sont:

- une gamme variée de logements. Ce qui veut dire donc des logements, oui, pour les locataires, mais également pour les propriétaires, des grands logements, des petits logements;

1325 - une architecture de qualité;

- un aménagement du domaine public, sécuritaire et accessible à tous;

1330 - un cadre de vie et une qualité d'environnement urbain assurant la sécurité et le bien-être et la quiétude des résidants;

- des parcs et des lieux publics;

1335 - des projets immobiliers intégrant les milieux naturels d'intérêt, comme on l'évoquait par rapport aux écoterritoires;

- des commerces, des services et des équipements culturels de voisinage répondant aux besoins des résidants et accessibles à pied;

1340 - une utilisation du transport collectif valorisé par une desserte adéquate et une facilité d'accès au réseau, de même que par une densité et une mixité d'usages suffisants aux abords des points majeurs d'entrée au transport collectif;

1345 - et, finalement, des emplois diversifiés et intégrés de façon harmonieuse au milieu de vie ou à proximité.

Alors, ça, c'est le cadre général, la charte des milieux de vie.

1350 En termes d'actions, on prévoit, comme on le mentionnait plus tôt par rapport aux secteurs à revitaliser, intervenir par le biais d'une stratégie intégrée de revitalisation urbaine qui va porter sur l'ensemble des différents éléments d'un quartier. Alors, on entend également intervenir pour assurer justement le caractère complet des milieux de vie, qu'il s'agisse de la desserte en espaces verts, en équipements collectifs, en commerces.

1355 **LE PRÉSIDENT :**

1360 Si, monsieur Sainte-Marie, on prend davantage le volet habitation là-dedans, sachant justement, comme monsieur Provost l'a fait remarquer, que la population de Montréal est une population assez diversifiée quant à son mode d'occupation, bon nombre de gens sont locataires, d'autres sont propriétaires, les uns sont propriétaires occupants, d'autres possèdent plusieurs logements, comment on prend en compte tout ça, tout en allant dans le sens d'une amélioration de la qualité de vie, mais en même temps sans porter atteinte, disons, aux droits des uns et des autres?

1365 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1370 La Stratégie municipale en matière d'habitation est évoquée à la page 12. Il s'agit donc justement d'offrir une offre résidentielle équilibrée; d'améliorer l'habitat et le cadre de vie; et de promouvoir le développement résidentiel.

Donc, dans chaque cas, il s'agit de chercher le juste équilibre entre justement les besoins des ménages déjà présents dans un quartier, les besoins des ménages qu'on veut attirer dans le quartier, les potentiels de développement du territoire et les contraintes au développement aussi.

1375 **LE PRÉSIDENT :**

1380 Est-ce qu'il y a des leçons à tirer de l'évolution récente? Parce qu'à Montréal, on sait qu'en ce moment il y a évidemment une certaine pression sur le secteur de l'habitation, est-ce qu'il y a des leçons à prendre en réussite ou en échec ou entre les deux de ce qui s'est passé, par exemple, que ce soit dans l'est de la ville ou dans le Plateau Mont-Royal ou dans des quartiers plus à l'ouest?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1385 On constate, on l'a évoqué plus tôt, dans le Centre de Montréal, c'est-à-dire au centre-ville et à ses abords, un grand développement et un développement somme toute diversifié en termes de logements. C'est sûr qu'il y a des immeubles qui s'adressent aux classes qui ont des revenus plus élevés, mais il y a également du logement plus abordable qui est intégré.

1390 Un bel exemple, dans un tout autre quartier, est le secteur Angus où là on a intégré des logements abordables, des logements sociaux et des logements au prix du marché, dans un amalgame qui fait en sorte que personne se sent ghettoisé ou pointé du doigt. Et ça, ça s'est fait dans les dix, quinze dernières années.

1395 Il y a de nouveaux secteurs qu'on veut ouvrir au développement résidentiel. On parlait de la cour de triage d'Outremont, on parlait du Griffintown. Il y a eu beaucoup également de recyclage d'immeubles industriels ou institutionnels dans certains cas à des fins résidentielles. Il y a donc, oui, un foisonnement d'exemples intéressants en matière de développement résidentiel.

1400 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Chauvin.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1405 La question de monsieur Provost, moi, j'ai compris qu'elle ciblait particulièrement des logements existants. Il y a une citoyenne qui rappelait dans une assemblée la semaine dernière que la Loi sur la Régie du logement interdisait à Montréal la conversion de logements locatifs en condominiums, mais que certaines anciennes villes banlieues avaient des pratiques autres en matière de développement de l'habitation.

1410 Alors, j'aimerais ça que vous apportiez des précisions sur ce qui est mis de l'avant dans le Plan d'urbanisme par rapport au parc locatif existant et plus spécifiquement dans les secteurs à revitaliser qui sont identifiés justement là, les secteurs à revitaliser. Dans la plupart des cas, il

1415 s'agit d'un parc de logements existants qu'on veut transformer. Est-ce qu'il y a des critères qui
tiennent compte du fait que des fois des locataires veulent rester locataires dans leur quartier et,
d'autres fois, des locataires aimeraient devenir propriétaires aussi dans leur quartier.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1420 Je vais passer la parole à mon collègue Martin Wexler qui est chef de la Division de
l'expertise et soutien au développement résidentiel.

LE PRÉSIDENT :

1425 Bonsoir, monsieur Wexler. On vous écoute.

M. MARTIN WEXLER :

1430 Bonjour, madame. Bonjour, monsieur. Premièrement, rapidement sur la question des
conversions, dans l'ancienne Ville de Montréal, il y a un règlement où quand le taux d'occupation
est descendu plus bas que 3 %, donc le taux d'équilibre, la conversion était gelée.

1435 Évidemment, par la loi actuelle, le contrôle des conversions, c'est une responsabilité des
arrondissements. Donc, il y a des variations entre les arrondissements de banlieue, issus des
banlieues, et même à l'intérieur de l'ancienne ville, certains arrondissements ont modifié. En
général, je crois, ils ont resserré même plus leur réglementation sur les conversions pour exclure
les exceptions qui existent.

1440 En termes de succès, en termes de maintien du parc de logements existants et surtout le
parc locatif, la Ville de Montréal avait, depuis 30-35 ans, des programmes de rénovation
résidentielle surtout des logements locatifs, mais aussi pour les propriétaires, des logements
occupés par un propriétaire exactement pour favoriser l'entretien du parc existant, tout en
réduisant l'impact sur les coûts pour les locataires.

1445 Donc, je crois le fait que nous avons encore un grand parc résidentiel locatif qui est en
relativement bon état est en partie dû à cette intervention à long terme qui existait. C'est juste
dans les dernières années où on a voulu favoriser une mixité, que le programme s'applique à la
fois pour les logements occupés par les locataires et par les propriétaires.

1450 Un autre exemple où la Ville essaie de chercher cet équilibre entre les besoins de
maintenir un parc locatif en bon état, mais aussi de favoriser l'accession à la propriété, c'est un
programme municipal domicile qui existait dans les quartiers défavorisés, qui a offert des
subventions de mise de fonds effectivement pour les gens qui voulaient acheter des duplex,
1455 triplex, jusqu'à des cinqplex, pour favoriser une occupation par les propriétaires occupants des
petits bâtiments multifamiliaux. Ça a existé pour deux ans où il y a 500 nouveaux propriétaires qui
ont acheté dans des quartiers défavorisés des plex, avec le maintien des logements locatifs
dedans.

1460 Donc, l'objectif de ça, c'était d'augmenter le taux d'occupation des duplex et triplex des propriétaires occupants et des logements locatifs dans les anciens quartiers. Donc, c'est un autre exemple des efforts pour essayer de maintenir cet équilibre entre les besoins des propriétaires, locataires et l'entretien du parc.

1465 **LE PRÉSIDENT :**

 Merci.

 Monsieur Provost, vous aviez une autre question?

1470 **M. ROBERT PROVOST :**

 Oui. Il y a plusieurs arrondissements qui ne sont pas intéressés à voir les logements sociaux et les gens à faible revenu doivent aller demeurer dans d'autres arrondissements qu'ils n'aiment pas. Et quand on n'aime pas un arrondissement, est-ce qu'on s'implique pour l'améliorer? O.K.?

 Alors, c'est la politique de répartition de logements sociaux à travers tous les arrondissements, est-ce qu'il y a une étude là-dessus?

1480 **LE PRÉSIDENT :**

 Alors, on va aller chercher la réponse là-dessus. Peut-être les responsabilités de l'administration municipale en matière de logement social, comment ça se vit, ça se gère.

1485 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

 Monsieur Wexler.

LE PRÉSIDENT :

1490 Monsieur Wexler?

M. MARTIN WEXLER :

1495 Je n'ai pas compris. La répartition?

LE PRÉSIDENT :

1500 Oui. D'abord, première des choses, on voudrait savoir si effectivement un arrondissement peut refuser des logements sociaux. Et, deuxièmement, la question de la répartition, donc une distribution équitable, si je comprends bien votre question, monsieur Provost, des logements sociaux sur le territoire.

M. ROBERT PROVOST :

1505 Oui. Pour intégrer. Parce que pour une personne à faible revenu, qui fonctionne bien, qui se rétablit dans la vie, elle a besoin d'être intégrée dans son milieu de référence, le milieu où elle veut vivre. Alors, est-ce qu'il y a une politique en ce sens-là?

1510 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Il y a peut-être deux volets dans la question, mais je voudrais qu'on y réponde.

M. MARTIN WEXLER :

1515 La meilleure réponse, c'est la pratique, la Politique d'inclusion qui est encadrée dans le Plan d'urbanisme, où on annonce une orientation où le logement soit abordable et incluant des logements sociaux, devrait être inclus dans la production des nouvelles offres de logements. Évidemment, ça comprend aussi dans les arrondissements où il y a un besoin de logements
1520 abordables ou de sociaux. Donc, c'est de favoriser une meilleure répartition des logements, de l'offre de logements sociaux.

LE PRÉSIDENT :

1525 Monsieur Wexler, jusqu'où ça peut aller, ça, l'impact ou la mise en oeuvre de la Politique d'inclusion? Concrètement, ça peut signifier quoi?

M. MARTIN WEXLER :

1530 L'étude, pour l'instant, c'est une étude. On a l'intention de faire une consultation en octobre cette année, mais je crois que ça va être prématuré de dire exactement la forme. Et, évidemment, une des questions clés c'est la répartition de l'offre de logements abordables et sociaux sur l'île et comment on peut obtenir cette répartition.

1535 **LE PRÉSIDENT :**

Mais est-ce que ça pourrait vouloir dire parmi les scénarios qu'un constructeur ou un pâté de maisons sujet à la revitalisation doivent obligatoirement contenir un certain nombre de logements abordables ou sociaux? Est-ce que ça pourrait vouloir dire ça?

1540

M. MARTIN WEXLER :

C'est un des scénarios qui est envisagé, oui.

1545 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Et à la question pointue: est-ce qu'un arrondissement peut refuser entièrement les logements sociaux, est-ce que c'est le cas en ce moment à Montréal?

1550 **M. MARTIN WEXLER :**

1555 Il n'y a pas un refus direct. C'est vrai, ça arrive, mais par le biais d'autres critères qui fait que c'est très difficile d'obtenir, surtout par un processus de consultation, des améliorations dans le zonage pour permettre la production, la réalisation de logements sociaux. Mais le refus, quand ça existe, c'est indirect et c'est pas juste un refus... c'est difficile de décortiquer. La partie – ça s'appelle NIMBY, pas dans ma cour – c'est difficile de décortiquer la partie qui est due à des nuisances ou des problèmes avec le projet comme tel versus un désintérêt dans l'arrondissement.

1560 **LE PRÉSIDENT :**

Mais est-ce qu'on peut comprendre, monsieur Wexler, qu'un arrondissement ou une municipalité ne peut pas exclure expressément, soit dans une politique ou dans un règlement, le logement social. Vous ne pouvez pas prohiber le logement social. Si vous n'avez pas la réponse ce soir, je vous demanderais de vérifier, d'accord?

1565 **M. MARTIN WEXLER :**

Je n'ai pas la réponse.

1570 **LE PRÉSIDENT :**

Ça serait peut-être utile.
Madame Chauvin.

1575 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Dans le cas du Plan d'urbanisme, l'objectif de construction de 60 à 75 000 logements sur une période de dix ans a été identifié et on a même localisé, il y a une carte qui montre comment est réparti géographiquement le potentiel de construction de ces logements-là.

1580 Dans le cadre de la politique sur l'habitation pour le logement social, est-ce qu'il va y avoir quelque chose d'équivalent? C'est-à-dire, un objectif dans la répartition géographique des nouveaux logements qu'on voudrait créer à Montréal?

1585 **M. MARTIN WEXLER :**

Une des options qui est considérée, c'est effectivement la répartition des logements abordables. Comme vous savez, la production de logements sociaux dépend sur les programmations des subventions des gouvernements. Donc, c'est très difficile, sans être capable de prévoir les programmes futurs, d'une répartition des unités de logement social quand ce n'est pas connu en ce moment.

1590 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1595 Dans le cas de l'opération Solidarité 5 000 logements, est-ce qu'il y a un bilan qui a été fait en termes de répartition géographique des 5 000 logements qui aujourd'hui, je pense, au moment où on se parle, sont déjà engagés?

1600 **M. MARTIN WEXLER :**

Oui. C'est sur le site Solidarité 5 000 logements par rapport aux arrondissements dans lesquels les projets sont soit déjà engagés ou à l'étude sont localisés.

1605 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que cette référence-là a déjà été déposée?

1610 **M. MARTIN WEXLER :**

Oui.

1615 **LE PRÉSIDENT :**

Auprès de l'Office? D'accord.

1620 **M. MARTIN WEXLER :**

Je ne pense pas qu'on a fait ça par arrondissement ou pas?

1625 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1625

Très bien. Merci beaucoup, monsieur Provost.

J'invite maintenant monsieur Édouard Raymond. Bonsoir, monsieur Raymond!

1630

M. ÉDOUARD RAYMOND :

1635

Bonsoir, madame! Bonsoir, monsieur! Je suis ici de la part des Amis de la rivière des Prairies. Sachant que la réglementation de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables doit obligatoirement se retrouver enchâssée dans le règlement d'urbanisme, dans le cas où il y a infraction au règlement de la bande riveraine, par exemple, la largeur de la bande riveraine, et sachant aussi que certains cas sont présentement sous enquête de la part du ministère de l'Environnement, j'aimerais savoir dans le cas où un permis de construction en rive est donné, est accordé à un promoteur, est-ce qu'on vérifie s'il y a eu émission d'un certificat d'autorisation dans le but d'éviter une telle situation qu'un cas futur devrait se retrouver sous enquête par la suite.

1640

LE PRÉSIDENT :

1645

Très bien. On va aller chercher la réponse en demandant effectivement de situer donc la politique et notamment la protection des rives et des plaines inondables, de faire le lien donc avec la réglementation, sa mise en oeuvre et l'émission des permis. Monsieur Sainte-Marie.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1650

La mise en oeuvre de la Politique québécoise relative aux rives et aux zones inondables se fait par l'intégration dans les schémas d'aménagement des normes nécessaires. Alors, dans le cas de Montréal, c'est donc le schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine qui devra intégrer ces éléments-là.

1655

Il y a déjà des éléments qui sont intégrés dans le schéma d'aménagement de l'ancienne CUM, qui continuent de s'appliquer jusqu'à ce que le nouveau schéma d'aménagement soit en vigueur et donc, nécessairement, le Plan d'urbanisme étant conforme au schéma, les règlements étant conformes au Plan d'urbanisme, on s'assure que les éléments qui sont présentement dans le schéma d'aménagement de la CUM sont effectivement respectés avant d'émettre un permis.

1660

Donc, monsieur mentionnait l'importance d'avoir un certificat de conformité de la part du ministère, c'est effectivement pour les secteurs situés en berge, quelque chose qui est exigé par les arrondissements qui, je le rappelle, ça devient complexe parce qu'il y a beaucoup de joueurs, mais ce sont les arrondissements qui gèrent donc l'émission des permis.

1665

LE PRÉSIDENT :

1670 Ce que vous dites donc, c'est qu'avant d'émettre un permis dans le territoire visé par la politique, l'arrondissement, enfin la personne qui est responsable de l'émission des permis en arrondissement doit en référer au ministère de l'Environnement pour vérifier si un certificat a été émis ou à une quelconque source d'information officielle?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1675 C'est-à-dire, ce n'est pas tant la personne qui étudie la demande, qui en réfère au ministère que, plutôt qu'elle demande au citoyen de produire ce certificat.

LE PRÉSIDENT :

1680 C'est le citoyen donc propriétaire du terrain qui doit l'obtenir?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1685 C'est bien ça.

LE PRÉSIDENT :

1690 Je sens qu'il y a un flottement, un peu d'hésitation. Est-ce que c'est une information que vous sentez le besoin de confirmer?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1695 Non, ça va. Il faut comprendre qu'on parle des zones inondables qui sont présentement identifiées dans le schéma d'aménagement de la CUM. Ça ne porte, diraient certains, que sur les abords de la rivière des Prairies.

Il y a d'autres secteurs qu'on peut constater qui sont inondables, mais qui juridiquement ne sont pas encore intégrés.

1700 **LE PRÉSIDENT :**

1705 Mais on doit comprendre que c'est la responsabilité de l'arrondissement qui, constatant qu'un terrain est situé dans cette zone-là, obligatoirement demande au citoyen: «Vous êtes-vous procuré le certificat de conformité?»

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1710

Ça, c'est pour les secteurs déjà couverts. Et pour les secteurs à couvrir, ce sera la responsabilité de la CMM de les identifier et, par la suite, bien sûr, la Ville et ses arrondissements mettront ça en oeuvre.

LE PRÉSIDENT :

1715

Qu'est-ce que vous voulez dire «secteurs à couvrir»?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1720

On peut regarder la carte, par exemple, des zones inondables. Voilà. Alors, le ruban bleu correspond à ce qui est effectivement juridiquement une zone inondable. Alors, le pourtour de l'île Bizard et ce qui longe ici le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Prairies. Mais sur le lac Saint-Louis, le fleuve – il y a également la rivière de l'Anse-à-l'Orme, pardon – mais donc sur la rivière des Prairies, le fleuve, il n'y a rien parce que le ministère n'avait rien identifié de façon officielle au moment de l'adoption du schéma.

1725

Alors, on espère que le ministère de l'Environnement aura complété sa cartographie pour que les choses puissent être intégrées au nouveau schéma de la CMM et donc mis en oeuvre.

LE PRÉSIDENT :

1730

Et donc, la zone bleue qu'on voit ici correspond à celle qui est réglementée. C'est ça qu'on doit comprendre?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1735

C'est ça. C'est exact.

LE PRÉSIDENT :

1740

Madame Chauvin.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1745

Au-delà de la zone inondable, je pense que monsieur Raymond parlait également de la Politique de protection des berges, des rives et du littoral qui est maintenant du ressort du ministère de l'Environnement. Je crois me souvenir qu'il y a une protection d'une bande de 10 mètres dans des zones courantes et de 15 mètres dans des zones de forte pente.

J'avais cru comprendre aussi que dans le cadre du projet de la Politique de protection des milieux naturels, on expliquait que cette politique-là et les mesures qu'elle prévoit de protection

1750 devaient être intégrées dans la réglementation d'urbanisme des arrondissements. Je n'en suis pas certaine et j'aimerais pouvoir le vérifier auprès de vous.

Et j'ai par ailleurs vérifié dans le document complémentaire, puisqu'on parle du parcours riverain et qu'on parle de règles minimums, si on prévoyait une forme d'arrimage entre la protection des rives, et non pas seulement des plaines inondables, et les paramètres réglementaires du Plan d'urbanisme.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1760 On peut peut-être d'abord dire qu'au moment où la Politique de mise en valeur des milieux naturels a été élaborée, on pensait à tort que c'était effectivement la responsabilité de la Ville d'intégrer les éléments de la politique. Mais depuis, nos avocats nous ont bien précisé qu'il s'agit d'une responsabilité du schéma d'aménagement, et donc de la CMM.

1765 À la page 167 du document en relation avec l'orientation sur le patrimoine bâti, archéologique et naturel, on indique qu'un des moyens de mise en oeuvre, c'est d'établir la valeur écologique des rives, des milieux humides, des milieux hydriques du territoire montréalais et d'élaborer des mesures de protection adéquates dans le cadre de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels.

1770 Par ailleurs, cette même politique établira la valeur écologique de l'ensemble des rives et des milieux humides. Voilà, c'est la même chose. La Ville déterminera alors les différentes mesures de protection et de mise en valeur, de même que les priorités d'intervention. Certaines de ces mesures pourront être intégrées au document complémentaire du schéma, et non pas du plan, du schéma de la CMM.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1780 Puisque c'est la Ville de Montréal qui est présentement responsable de l'application du schéma de l'ancienne CUM, est-ce que ce n'était pas pour ça qu'on pensait qu'il était du ressort de la Ville d'intégrer dans sa réglementation et est-ce qu'on se retrouve un peu assis entre deux chaises dans le moment? Parce que dans certains cas, la Ville a la responsabilité d'une MRC. Dans ce cas-ci, vous me dites que non. Qu'est-ce qui fait que dans un cas, c'est oui, puis dans l'autre, c'est non?

1785

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1790 Dans l'application du schéma de la CUM, effectivement, la Ville est l'héritière de la CUM. Mais dès que le schéma d'aménagement de la CMM aura été adopté, cette responsabilité-là disparaîtra. Donc, effectivement, oui, on est en période de transition, ce qui a pu contribuer à la mauvaise interprétation des choses. Également, la Ville de Montréal, comme la Ville de Longueuil, est une des rares à avoir l'obligation d'intégrer dans son Plan d'urbanisme un

document complémentaire. Et il y a donc eu confusion entre le document complémentaire au schéma et le document complémentaire au plan.

1795

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Est-ce que je comprends de votre réponse que les mesures de protection d'une bande riveraine variant de 10 à 15 mètres sur le pourtour de l'île de Montréal ne sont pas incluses en termes réglementaires, ni au Plan d'urbanisme ni au règlement de zonage des arrondissements?

1800

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Oui. C'est le schéma de la CUM qui continue de s'appliquer et de faire en sorte que cette mesure-là soit en vigueur. Par la suite, elle sera incluse à nouveau, bonifiée et précisée dans le nouveau schéma de la CMM.

1805

LE PRÉSIDENT :

Et accompagnée, traduite dans la réglementation, par conséquent.

1810

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Voilà.

1815

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

1820

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

C'est sûr que la transition entre, d'une part, les 28 anciennes municipalités de la CUM vers une seule municipalité, et entre la CUM qui agissait comme MRC et la nouvelle organisation qu'est la CMM amène toutes sortes de changements. D'autant plus évidemment que les choses pourraient changer à nouveau.

1825

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1830

Monsieur Raymond, une deuxième question?

M. ÉDOUARD RAYMOND :

1835 En fait, je m'excuse de revenir. Je veux être bien sûr de comprendre la réponse à ma première question.

LE PRÉSIDENT :

1840 Allez-y.

M. ÉDOUARD RAYMOND :

1845 Tout ça est très complexe. Moi, je veux être sûr que c'est la responsabilité du Service d'inspection de l'arrondissement de vérifier s'il y a eu émission d'une permission de la part du ministère de l'Environnement pour faire une intervention dans la bande riveraine ou est-ce que c'est la responsabilité du promoteur ou du constructeur de la maison – j'en doute très fort – de se procurer ce permis-là.

1850 **LE PRÉSIDENT :**

1855 Bon, alors rapidement, corrigez-moi si je vous interprète mal, mais vous avez dit que l'obtention du certificat relève du propriétaire du terrain, qu'il soit promoteur ou peu importe, que par ailleurs l'arrondissement a l'obligation de vérifier, avant l'émission du permis, si tel certificat existe.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1860 C'est exact.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

Ça va, monsieur Raymond?

1865

M. ÉDOUARD RAYMOND :

Oui. Merci.

1870 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous en prie.

J'appelle maintenant monsieur John Burcombe. Bonsoir, monsieur Burcombe.

1875

M. JOHN BURCOMBE :

1880 Bonsoir, monsieur le président. Question sur le stationnement. Si je comprends bien, le dernier bilan du nombre de places de stationnement au centre-ville, c'est au centre-ville que je m'intéresse en particulier, ce bilan date de 1995 et, depuis ce temps-là, même si on a demandé à plusieurs occasions une mise à jour, je crois qu'on n'a pas fait une telle mise à jour. Alors, la question est combien de places de stationnement y a-t-il au centre-ville?

LE PRÉSIDENT :

1885 D'accord. Et au sens large du terme donc, le nombre de places de stationnement.

M. JOHN BURCOMBE :

1890 Oui. Je crois que ce bilan devrait être divisé, ventilé en termes de stationnement pour les résidences, stationnement commercial, stationnement hors rue, etc.

LE PRÉSIDENT :

1895 Alors, on va aller voir ce qui est disponible et comment, le cas échéant, c'est divisé. Monsieur Sainte-Marie?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1900 Je passe la parole à mon collègue Alain Trudeau.

LE PRÉSIDENT :

1905 Oui, monsieur Trudeau?

M. ALAIN TRUDEAU :

1910 Bonsoir! Je pense qu'il y a une étude qui a été faite récemment à la demande du ministère des Transports et aussi de l'Agence métropolitaine de transport. Vous le savez, il y a plusieurs idées d'avancées quant à l'utilisation des places de stationnement. L'idée serait, par exemple, de verser une certaine somme d'argent pour chaque case de stationnement disponible.

1915 Donc, dans le cadre de cette réflexion qui est entreprise par l'AMT et par le ministère, il y a différents exercices d'inventaire des cases de stationnement qui ont été faits et le dernier à jour date d'à peu près 1999.

Là où on a un peu de difficulté à s'entendre lorsqu'on compare des chiffres avec d'autres, c'est à savoir qu'est-ce qu'on a compté comme places de stationnement. Dans certains cas, on compte les places de stationnement commerciaux et privés. On compte aussi les cases de

1920 stationnement, par exemple, d'un Provigo ou d'un Loblaw's. Des fois, on compte les cases de stationnement d'un dépanneur. Donc, évidemment, les chiffres peuvent varier d'une étude à l'autre.

1925 Ce qu'on essaie de faire, c'est de s'entendre sur une façon précise de calculer les cases de stationnement, et je suis d'accord avec monsieur, le chiffre selon l'étude qu'on consulte peut varier.

1930 Souvent, on entend des chiffres autour de 50 000 places de stationnement au centre-ville. Des fois, c'est 70 000. Ça dépend des études qu'on consulte. Encore une fois, c'est quoi le centre-ville? Des fois, c'est l'arrondissement Ville-Marie. Des fois, c'est une définition que les gens ont souvent du centre-ville qui va de la rue Sherbrooke vers la rue Notre-Dame entre la rue Atwater et là, à l'est, la limite est peut varier encore une fois. Des fois, c'est Saint-Denis; des fois, c'est Papineau; des fois, ça va jusqu'à Parthenais. Donc, ce qui explique encore une fois que le chiffre peut varier. Mais les dernières études faites par le ministère des Transports, je crois datent de 1999.

LE PRÉSIDENT :

1940 Mais en rapport avec l'année 95 que monsieur Burcombe a mentionnée, je ne sais pas si vous avez la référence, mais est-ce qu'il y a une espèce de consensus ou de semblant de consensus sur un chiffre et un périmètre qui représenterait à peu près fidèlement la situation?

M. ALAIN TRUDEAU :

1945 On y travaille présentement. On est en cours, il y a un exercice qui est amorcé. On essaie de s'entendre premièrement sur un territoire. On essaie aussi de s'entendre sur c'est quoi une case de stationnement. Est-ce qu'on prend toutes les cases de stationnement comme je l'ai expliqué tantôt ou on va prendre seulement les cases de stationnement qui pourraient être visées par une politique, par exemple, de 1 \$ pour chacune des cases de stationnement?

1950 C'est l'exercice qui est en cours. Les partenaires sont évidemment le ministère des Transports, l'Agence métropolitaine, la STM et la Ville de Montréal qui est preneur dans ce dossier, et on y travaille présentement.

LE PRÉSIDENT :

Avez-vous idée quand on pourrait avoir des précisions là-dessus?

M. ALAIN TRUDEAU :

1960 Je pourrais consulter les gens et vous revenir là-dessus dans les meilleurs délais.

LE PRÉSIDENT :

1965 Ce qui serait intéressant en fait, c'est que vous nous disiez quand on peut espérer avoir une réponse quantitative, même approximative. Et éventuellement s'assurer que quand l'information viendra, les catégories de subdivision ou d'identification des différents types de stationnement soient bien compréhensibles.

1970 **M. ALAIN TRUDEAU :**

J'aimerais ça aussi rajouter un petit détail qui a son importance. L'étude sur les stationnements, c'est très difficile d'avoir une donnée précise parce que, entre le moment où on fait l'inventaire, la compilation, il y a des stationnements qui sont apparus et il y en a d'autres qui ont disparu. Il y a beaucoup de projets à Montréal qui se réalisent sur des terrains de stationnement. Donc, entre le moment où on fait l'inventaire et le moment où on livre les chiffres, ça peut varier.

1980 Au centre-ville, il y a beaucoup de projets qui ont eu lieu sur des terrains de stationnement. Donc, ces stationnements-là sont disparus. Des fois, on les a intégrés; on a fait un bâtiment, on a intégré des stationnements en souterrain. Donc, là, il faut revenir et compter le nombre de cases. Et des fois pour toutes sortes de raisons, il y a moins de stationnements. Donc, ce n'est pas une opération simple. C'est une opération qui est difficile à mettre à jour et on y travaille.

1985 **LE PRÉSIDENT :**

Mais ce que je comprends de votre réponse aussi, monsieur Trudeau, c'est qu'il y a une sorte de gestion continue qui doit être faite de l'information ou peut-être en soustrayant les stationnements de surface et en les remplaçant par le nombre de cases qui généralement est prévu dans les plans ou au permis.

1990 **M. ALAIN TRUDEAU :**

Oui. Je suis d'accord avec vous. Et je me répète, ce n'est pas une opération qui est si simple.

LE PRÉSIDENT :

2000 Et quand on peut s'attendre à avoir quelque chose? Est-ce que c'est à brève échéance?

M. ALAIN TRUDEAU :

2005 Demain, je vais consulter les gens qui travaillent à cette réflexion et on pourra vous fournir des chiffres lors de notre prochaine rencontre.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Madame Chauvin.

2010

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Dans la présentation, vous avez montré une carte des terrains de stationnement dans le Centre des affaires, je pense, ou le centre-ville ou l'arrondissement Ville-Marie, c'est toujours la même difficulté. Quand j'ai vu cette carte-là, je me suis dit que je ne l'avais pas vue avant. Je ne sais pas si elle est dans les documents du Plan d'urbanisme.

2015

Je me demandais si tous ces terrains-là étaient établis comme étant potentiellement constructibles ou s'il y avait une volonté d'équilibre pour aérer un peu en quelque sorte le centre-ville, peut-être parfois par des espaces verts ou des petites places publiques.

2020

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

C'est intéressant parce qu'on travaille très précisément là-dessus en ce moment. C'est-à-dire qu'on est en train d'établir une stratégie de développement, mais également on devrait dire de mise en valeur de l'ensemble de ces sites qui sont vacants. D'ailleurs, le périmètre correspond ni à l'arrondissement Ville-Marie, ni au Centre des affaires, ni au centre-ville. En fait, c'est un périmètre d'étude qu'on a retenu et qui correspondait à nos besoins et à des études antérieures, ce qui permettait donc de faire des comparaisons.

2025

2030

D'une part, certains de ces sites ne seraient que très difficilement constructibles, par exemple, les sites ici près de la rue de la Montagne, sous lesquels passe l'autoroute Ville-Marie, et il y a les sorties de l'autoroute Ville-Marie aussi qui arrivent, qui font des formes de terrain très particulières et qui font aussi que sous les terrains, finalement, il y a des tunnels qui passent très proche de la surface. Donc, ce serait extrêmement difficile à construire. Donc, on peut les aménager. Mais ça ne crée pas nécessairement des lieux publics intéressants. Dans les aménagements, évidemment, on va améliorer l'esthétique des lieux.

2035

Par contre, dans des secteurs très déstructurés, comme par exemple ici, dans la partie nord du Faubourg des Récollets où il y a de très grands terrains et où, contrairement à la partie sud qui correspond à la Cité du multimédia, le développement se fait attendre, on est en train justement d'envisager quel pourrait être un, ou deux, ou trois sites possibles de place publique qui viendrait un petit peu structurer le développement.

2040

Un peu comme ça a été fait, il y a maintenant plus de 12 ans, à la Place Émilie-Gamelin. Vous vous souvenez, au métro Berri-UQAM, il y avait à l'époque un stationnement qui datait de l'époque de construction du métro. Tout ça a été aménagé en place, dans l'espoir et dans le but très clair de structurer le développement du secteur.

2045

2050 Vous allez dire le développement se fait lentement. C'est vrai. Mais il y a quand même la Bibliothèque nationale qui est en construction à proximité. On envisage de réaménager la rue Berri. Donc, c'est donc un lieu public qui est effectivement maintenant aménagé.

2055 Il y a la Place Eugène-Lapierre. La Place Eugène-Lapierre se situe ici derrière la Place des Arts. Et vous voyez, on ne l'a même pas indiqué comme secteur vacant, comme terrain vacant, puisqu'effectivement la Ville a annoncé qu'elle serait aménagée.

2060 Il y a eu un concours l'année passée qui a été fait au sein des écoles d'architecture et d'architecture du paysage et d'urbanisme pour trouver une idée intéressante pour aménager cette place. Donc, le meilleur projet a été identifié et l'aménagement va commencer, sauf erreur, dès cet automne.

2065 Il y a également le jardin du Jésus. Le Jésus se situe sur la rue de Bleury et donc, encore une fois, sauf erreur, le terrain de stationnement n'apparaît pas ici, puisque la Ville entend l'aménager en jardin. Donc, il y a là deux exemples concrets.

2070 Et il y en a d'autres comme je le mentionnais qui sont envisagés pour aller tout à fait dans le sens de ce que vous dites, c'est-à-dire que certains lieux publics, le centre-ville a besoin de nouveaux lieux publics à certains endroits stratégiques. En même temps, on s'entend que ce n'est pas tout – et loin de là – les terrains de stationnement qui feraient des lieux publics intéressants.

LE PRÉSIDENT :

2075 On revient à vous, monsieur Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE :

2080 Je ne sais pas si je vais poursuivre sur le stationnement ou demander une autre question, parce que c'est quoi exactement la politique des stationnements? Est-ce que c'est de préserver le statu quo en termes de nombre? Est-ce que c'est de l'augmenter ou de le diminuer? Si je comprends bien, c'était un objectif de diminuer le nombre de places de stationnement dans le dernier Plan d'urbanisme. Est-ce que c'est toujours le cas?

2085 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Je pense que la question est excellente parce que, finalement, c'est...

M. JOHN BURCOMBE :

2090 C'est ça la raison de demander.

LE PRÉSIDENT :

2095 Oui, oui. On a compris que la raison de demander l'inventaire, ça serait aussi de le rattacher aux objectifs du Plan d'urbanisme là-dessus. Est-ce que vous avez donc des objectifs spécifiques exprès en matière de stationnement, monsieur Sainte-Marie? En particulier au centre-ville.

2100 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

On a l'objectif d'avoir des objectifs. C'est-à-dire que le Plan d'urbanisme identifie que le Plan de transport comprendra une nouvelle politique de stationnement qui viendra quantifier justement la diminution du nombre de places au centre-ville qui est souhaitée et qui viendra non seulement évidemment fixer cet objectif quantitatif, mais qui viendra évidemment fixer les moyens de l'atteindre.

2105 Il y aura donc – et je fais référence à la page 60 du document – des actions panmontréalaises au niveau du respect évidemment de la réglementation en vigueur, de l'exigence d'un permis annuel et de l'aménagement paysager adéquat; l'élimination, comme on l'a dit, des stationnements extérieurs, de tous les stationnements extérieurs hors rue au centre-ville et de différentes actions favorisant l'utilisation du transport collectif et du vélo.

LE PRÉSIDENT :

2115 Donc, ça, c'est greffé à quelque chose qui est explicitement un objectif de diminuer le nombre de places. C'est ce que je vous ai entendu dire?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2120 Au centre-ville, exactement.

LE PRÉSIDENT :

2125 Au centre-ville.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2130 Le chiffre précis sera précisé dans la politique de stationnement et le Plan de transport.

LE PRÉSIDENT :

2135 D'accord.
Ça va, monsieur Burcombe?

M. JOHN BURCOMBE :

D'accord. Merci.

2140 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Jacques Larin. Bonsoir, monsieur Larin!

2145

M. JACQUES LARIN :

Bonsoir, monsieur! Bonsoir, madame! Ma question va peut-être se diviser en plusieurs volets. Je voudrais aborder la question de l'étalement urbain.

2150

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2155 **M. JACQUES LARIN :**

Je suis certain que ce n'est pas le centre d'intérêt du Plan d'urbanisme, mais j'entends de partout et je lis que dans les villes américaines, à l'heure actuelle, la tendance est de faire en sorte qu'un Plan d'urbanisme s'intègre dans un plan régional. Il y a même un concept qui porte un nom, où la tendance est de faire en sorte qu'on mette en place au plan régional des forces qui contrent les forces d'étalement, c'est-à-dire des forces de compression qui font que l'ensemble urbain, le grand ensemble urbain est comprimé par des forces extérieures, comme des établissements de grands parcs ou des établissements de boisés, toutes sortes d'éléments qui font que la ville est obligée de se comprimer et donc, s'il y a étalement, on est obligés aussi en banlieue de construire en hauteur pour se tenir dans ces limites-là.

2160

2165

Je ne vois pas qu'il y a rien au Plan d'urbanisme ici qui aborde une question de ce genre-là et qui se conçoit à l'intérieur d'un système plus grand que la ville elle-même.

2170 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, on va aller chercher, ça sera votre première question, monsieur, ce qui est prévu au Plan d'urbanisme peut-être pour renverser ou modérer ce qu'on peut appeler l'étalement urbain. Vous avez utilisé à quelques reprises dans votre présentation, sans nécessairement développer l'idée, la notion de densification.

2175

Alors, on aimerait vous entendre là-dessus, monsieur Sainte-Marie.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2180

D'une part, il faut souligner que le Plan d'urbanisme de Montréal se situera dans le cadre plus large du schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal. Donc, pour la première fois, il y a un schéma d'aménagement à l'échelle régionale qui sera adopté.

2185

La loi exige que ce schéma d'aménagement soit en vigueur au plus tard à la fin de 2005. Alors, il est en voie d'élaboration par la Communauté métropolitaine de Montréal. Et dans ce cadre, donc la Ville de Montréal qui, on le rappelle, dispose de la moitié des sièges au conseil de la CMM, la Ville de Montréal donc est en discussion avec les autres municipalités de la région métropolitaine justement pour diminuer l'étalement urbain et favoriser la consolidation.

2190

En fait, on a abordé tantôt dans la présentation cet élément-là de façon positive. Plutôt que de dire qu'on était contre l'étalement, on a dit: on est pour la consolidation. C'est exactement la même idée.

2195

Tout ça, évidemment, dans un esprit de développement durable, c'est-à-dire de rentabilisation des infrastructures de toutes sortes, y compris de transport collectif. C'est-à-dire qu'on a un réseau de métro, on a des rues, on a des réseaux d'aqueduc, des réseaux d'égouts, il faut rentabiliser tout ça. D'autant plus que ces infrastructures-là commencent à vieillir, et ont besoin d'entretien et de réfection dans bien des cas. Ça va se traduire, oui, d'abord par une priorité accordée justement au développement dans les secteurs déjà développés.

2200

J'ai oublié de mentionner tantôt que la zone agricole de Montréal, parce que, oui, la ville de Montréal a une zone agricole, sera préservée et maintenue. Alors, à ce titre, il s'agit non seulement de préserver le caractère champêtre de ce secteur-là qui correspond à une facette de la personnalité de Montréal, mais également de donner l'exemple aux autres municipalités de la région métropolitaine que la zone agricole est importante et doit donc être préservée.

2205

Alors, la zone agricole, c'est le secteur ici à l'ouest de l'île Bizard et à Senneville, Sainte-Anne-de-Bellevue, qui est entourée d'un trait orange.

2210

De manière générale, on vise donc pour consolider le développement amener une certaine intensification du développement, particulièrement, on l'a dit, autour des stations de métro et de certaines gares de train. De manière générale aussi, on vise une plus grande diversité des activités, c'est-à-dire éviter d'avoir dans un secteur strictement des habitations; dans un autre, un centre d'achats; un peu plus loin, un parc industriel, qui fasse en sorte qu'on doive nécessairement se promener en auto de l'un à l'autre.

2215

L'idée, c'est de développer, comme on l'a dit, des milieux de vie plus complets, qui comprennent donc l'ensemble des éléments qui sont nécessaires à une vie urbaine intéressante.

2220

On fait référence dans le Plan d'urbanisme non seulement à la notion de développement durable, qui est à la base même de tout ce qui est avancé, mais aussi au Protocole de Kyoto,

2225 l'idée étant, encore une fois, de diminuer les gaz à effet de serre qui sont émis par les automobiles, qui sont nécessaires quand notre aménagement urbain est conçu justement de manière peu dense et peu diversifiée. On vise donc à densifier et à accroître la diversité des usages.

2230 On entend aussi, de façon très claire c'est mentionné à la page 34, favoriser le transport collectif comme moyen d'avenir de transport à Montréal. Évidemment, le tout sera développé plus avant au-delà des considérations urbanistiques qu'on retrouve dans le Plan d'urbanisme par le Plan de transport.

LE PRÉSIDENT :

2235 Petite question, monsieur Sainte-Marie. On voit sur la planche qui est là des secteurs à construire dans le respect des écoterritoires, mais les secteurs susceptibles d'acquérir du développement, on voit qu'il y en a plusieurs qui sont aux extrémités de la Ville. Comment peut-on encadrer ou contrôler ou réglementer le développement de ces secteurs-là sans contribuer à l'étalement urbain ou du moins en harmonie, en cohérence avec votre volonté de densifier?

2240 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2245 Il faut comprendre que ces secteurs-là seront développés dans la mesure où justement les infrastructures nécessaires seront construites, les infrastructures de base, mais également les infrastructures en transport collectif.

2250 Aussi, le potentiel de développement de ces secteurs-là, enfin, l'étendue des taches de couleur sur la carte est un peu trompeuse parce que, justement, les densités qui sont prévues dans la partie plus centrale de l'île font en sorte que le potentiel de développement est beaucoup plus important ici au Centre de l'île.

2255 Donc, dans le Centre comme tel, on calcule un potentiel de 15 000 logements. Dans cette partie du territoire, y compris l'Île des Soeurs et l'est de Lachine, on calcule, on estime un potentiel à 25 000 logements. Dans le centre-nord, secteur largement desservi par le métro, comprenant Saint-Laurent, le potentiel est de 34 000, alors qu'aux deux extrémités de l'île, le potentiel est seulement de 17 000 dans l'ouest et de 19 000 dans l'est.

2260 Alors, ces scénarios-là ont été faits de façon très méticuleuse en appliquant une densité réaliste, mais en même temps souvent plus forte que ce qu'on trouve présentement aux terrains qui sont véritablement vacants et aux sites à transformer. Les deux. Alors, les secteurs qu'on voyait en bleu sur la carte précédente et les secteurs qu'on voyait en bourgogne.

LE PRÉSIDENT :

2265 D'accord.
Monsieur Larin, votre deuxième question?

M. JACQUES LARIN :

2270 Le deuxième volet de la même question, si on veut.

LE PRÉSIDENT :

2275 Bien, ça sera votre deuxième question. On est d'accord?

M. JACQUES LARIN :

2280 Oui, oui. S'il y a une action qu'on fait de l'extérieur pour comprimer vers l'intérieur, je pense que l'autre aspect pour éviter le développement urbain, c'est le développement de la qualité de vie dans le Centre de la Ville. Vous en avez parlé. Il reste quand même qu'un des éléments fondamentaux de la qualité de vie, c'est l'apaisement de la circulation dans la Ville.

2285 Et est-ce qu'il y a un plan qui fait que les grands axes de transit qui convergent vers la Ville sont planifiés de sorte qu'on évite que les autos passent partout dans les milieux résidentiels? Et, d'autre part, est-ce qu'il y a un plan de stationnement qui ferait que les gens stationnent en périphérie des secteurs de résidences, ce qu'on a identifié les secteurs où les grands axes de circulation pourraient aboutir sur des aires de stationnement.

LE PRÉSIDENT :

2290 Monsieur Sainte-Marie sur le volet donc qui concerne plus particulièrement la circulation.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2295 On l'a mentionné, dans le cadre de la Charte des milieux de vie, la tranquillité et la quiétude des milieux est un des facteurs recherchés. Monsieur Trudeau va élaborer sur la question du *traffic calming* comme tel.

LE PRÉSIDENT :

2300 Oui, monsieur Trudeau?

M. ALAIN TRUDEAU :

2305 Oui, on y travaille, mais comme on a déjà expliqué précédemment, l'apaisement de la circulation, c'est un des outils. Il n'y a pas un outil mais plusieurs outils qui doivent être mis en place en même temps.

2310 Évidemment, monsieur a dit que c'était un deuxième volet de sa question. Évidemment, il faut essayer de voir au niveau régional comment on peut s'assurer du resserrement d'une densification des activités, de manière à assurer à ces gens-là des déplacements plus adéquats, avec des modes de transport collectif qui vont venir soutenir les déplacements.

2315 Donc, d'abord, si on est capable d'amener les gens dans un mode de transport collectif, on vient de régler une partie du problème. On ne règle pas tous les problèmes parce qu'il y a toujours des gens qui vont continuer d'utiliser l'automobile.

2320 On veut évidemment, lorsque les gens utilisent l'automobile, les amener sur le réseau qui est prévu pour les déplacements automobiles. Donc, ce qu'on appelle communément le transit. On veut éviter d'amener les gens qui circulent en automobile dans les quartiers. Comme monsieur Sainte-Marie vient de le mentionner, on attache une importance à la qualité des milieux de vie.

2325 Donc, d'abord s'assurer que les réseaux supérieurs, les artères, les collectrices fonctionnent adéquatement, parce que la journée où on ne peut pas fonctionner adéquatement sur ces rues-là, c'est là que les gens rentrent dans les quartiers et commencent à se faufiler pour économiser un peu de temps. Donc, il faut travailler à l'amélioration de la circulation sur ces voies-là.

2330 Et, par après, une fois qu'on aura réglé ce problème-là, on pourrait mettre en place une série de mesures qui pourraient décourager des automobilistes récalcitrants qui veulent toujours se faufiler à l'intérieur d'un quartier. Des mesures d'apaisement de la circulation, une voie cyclable, c'en est une. Ça permet de réduire la largeur de la chaussée. Une fois que la chaussée est réduite, les automobilistes circulent moins rapidement. On peut mettre aussi d'autres mesures en place, les fameux dos d'âne qui permettent aussi de ralentir la circulation. On peut aussi
2335 changer le sens de voie de circulation.

2340 Donc, on peut mettre en place une série de mesures qui vont venir décourager l'automobiliste qui ne veut pas utiliser les artères prévues à ses déplacements, on peut le décourager de rentrer à l'intérieur des quartiers.

2345 Donc, il n'y a pas une recette mais plutôt plusieurs recettes, la principale étant d'amener le plus de gens possible à utiliser les modes de transport collectif. Et le Plan d'urbanisme met en place les mesures urbanistiques qui vont venir supporter l'utilisation du transport collectif, notamment les exemples d'intensification et de densification autour des stations de métro ou des gares de train de banlieue.

LE PRÉSIDENT :

2350 Est-ce qu'il y a des éléments touchant le stationnement dans les mesures d'apaisement ou de contrôle de la circulation?

M. ALAIN TRUDEAU :

2355 Oui. Il y en a une qui peut sembler simple. Lorsque les gens, par exemple le matin sur des artères importantes, les gens ne peuvent pas stationner leur voiture parce que, pour faciliter les déplacements des autos, on force ces gens-là à utiliser leur voiture pour aller au centre-ville, parce que les gens ne peuvent pas se trouver d'autres places de stationnement sur la rue, donc on amène des gens à se déplacer en auto. Une simple mesure, c'est de revoir certaines normes ou certaines pratiques en ce qui a trait au stationnement sur rue, qui vont faire que les gens ne
2360 seront pas incités à utiliser leur voiture.

Évidemment, on essaie d'avoir pour l'usager qui habite un quartier, on ne peut pas décourager les gens d'avoir des voitures, mais on peut au moins déjà essayer de s'assurer que ces gens-là aient des places de stationnement. Dans certains quartiers, il y a tellement de
2365 densité, puis il y a tellement de voitures, que les gens n'ont pas tous une place de stationnement.

Il y a des mesures. Dans certains quartiers, on donne des petites vignettes aux citoyens, les citoyens doivent se procurer des vignettes. Et il n'y a pas suffisamment de places de
2370 stationnement, il y a des citoyens qui ne peuvent pas avoir de vignette parce qu'il y a trop d'autos. C'est une mesure en soi de découragement.

Il y a des gens qui décident d'habiter certains secteurs de la Ville bien desservis en transport en commun et qui vont peut-être faire un transfert modal vers le transport collectif. Puis il
2375 y en a même des gens qui vont décider tout simplement de se défaire de leur voiture.

Donc, tout ça mis ensemble fait qu'on peut atteindre plusieurs mesures d'apaisement de circulation et amener les gens à avoir une meilleure qualité de vie à l'intérieur des milieux
2380 résidentiels.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci, monsieur Trudeau.

2385 Merci beaucoup monsieur Larin.

Je vous remercie de votre patience jusqu'à maintenant, on a quand même un certain nombre de personnes inscrites. Je vais donc recevoir deux personnes avant que nous prenions une courte pause et la pause sera évidemment le dernier moment pour vous inscrire pour des
2390 questions et, après ça, nous prendrons donc les personnes qui resteront. Alors, j'appelle

maintenant monsieur Katsikas. Mr. Katsikas. Est-ce qu'il a quitté? Il semble que oui. En tout cas, s'il revient, on en prendra note.

Alors, j'appelle madame Marie Turcotte. Bonsoir, madame Turcotte.

2395

Mme MARIE TURCOTTE :

Bonsoir! Mon nom est Marie Turcotte et je suis chef de délégation des personnes handicapées dans le cadre du Sommet et de ses suivis.

2400

Comme il a été mentionné au début de la rencontre, le Plan d'urbanisme émane du Sommet. Dans le Sommet, le concept d'accessibilité universelle a fait l'objet de consensus. Et moi, je voulais savoir pourquoi, moi, j'aurais aimé ça venir lundi passé mais la salle n'était pas accessible.

2405

Aussi, j'ai lu le chapitre I, c'est-à-dire panmontréalais, les orientations panmontréalaises et à aucun moment j'ai lu les mots: *accessibilité universelle*, entre autres au chapitre du logement et le chapitre du transport.

2410

Ça fait que la question que je pose aux gens ce soir, c'est pourquoi j'arrive à un tel constat où ce que ces deux projets, l'accessibilité universelle et le Plan d'urbanisme, ce sont deux objets qui ont fait consensus au Sommet, et on avait aussi dans le cadre du Sommet parlé de l'approche transversale, ça fait que je voudrais savoir pourquoi qu'on ne retrouve pas ce concept-là dans le Plan d'urbanisme.

2415

Et le fait aussi que je n'ai pas pu venir lundi soir dernier, parce que c'était le moment que j'avais privilégié comme citoyenne de venir pour participer comme citoyenne, et je n'ai pas pu, il a fallu que je dérange des réunions à mon agenda pour pouvoir participer.

2420

LE PRÉSIDENT :

Madame Turcotte, en ce qui concerne effectivement les difficultés de la séance de lundi dernier, au nom de la commission, je tiens à m'excuser, comme j'ai d'ailleurs eu l'occasion de le faire à la personne qui est venue, qui était un malentendant. Et je pense, on m'a dit que c'était le seul endroit effectivement, le sous-sol de l'Église Saint-Jean-Baptiste de LaSalle, qui présentait de telles difficultés d'accès pour les personnes à mobilité réduite.

2425

Alors, on vise en principe et en pratique à recevoir tout le monde mais, en même temps, cette situation-là est précisément l'illustration du fait que la problématique est absolument réelle et doit être résolue.

2430

Cela dit, la question de l'accessibilité, dans tous ses sens, a été soulevée à plusieurs occasions depuis le début de ces séances. Alors, je vais demander à monsieur Sainte-Marie de

2435 nous dire ce que le Plan d'urbanisme prévoit là-dessus et comment c'est susceptible de se concrétiser. Monsieur Sainte-Marie.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2440 Monsieur le président, le Plan d'urbanisme propose différents éléments à cet effet-là. D'abord, dans la Charte des milieux de vie à laquelle je faisais référence plus tôt, on parle de l'importance qu'il y ait une gamme variée de logements tant pour le type que pour le prix, répondant au profil et aux besoins spécifiques des ménages montréalais dans une perspective d'harmonie sociale. Il s'agit évidemment de l'ensemble des ménages montréalais.

2445 On précise également au point 3 que:

«L'aménagement du domaine public doit être confortable, sécuritaire et accessible à pied, privilégiant les déplacements à pied et à vélo et valorisant la végétation.»

2450 Ça, c'est à la page 13. À la page 36, par rapport au transport collectif, on dit au cinquième paragraphe:

2455 *«La Ville de Montréal préconise aussi l'accès universel au réseau de transport collectif par des aménagements facilitant les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Elle entend faire du réseau de transport collectif un lieu agréable à fréquenter, en y favorisant entre autres la présence de l'art et la culture.»*

2460 Vous savez peut-être que les nouvelles stations de métro qui sont en construction présentement à Laval vont permettre effectivement un accès aux handicapés. Vous allez dire que évidemment si on entre dans le métro, il faut en ressortir. L'approche adoptée par la STM évidemment en est une d'y aller par étape, l'idée étant justement graduellement de permettre l'utilisation du métro aux personnes handicapées.

2465 À l'objectif 13 de la page 137, on mentionne le fait que:

«Dans plusieurs cas, les milieux actuellement bâtis présentent un environnement peu soucieux du confort et de la sécurité du piéton, particulièrement des personnes à mobilité réduite.»

2470 Et on vise donc justement de faire en sorte que la qualité de l'aménagement du domaine public soit rehaussée pour qu'effectivement il soit accessible à tous. Ça, c'est à la page 137.

2475 À la page 140, on mentionne par rapport à Montréal: Ville d'hiver, alors la composante hivernale de Montréal est importante. On l'a peu évoqué jusqu'à maintenant dans nos séances mais effectivement on entend faire en sorte que l'aménagement soit conçu également pour les besoins des longs mois de l'année où l'hiver occupe nos esprits et notre réalité, et on identifie donc au troisième point le fait que l'aménagement doive considérer les besoins des personnes à

mobilité réduite dans sa conception même et dans l'entretien. On parle évidemment des conditions hivernales.

2480 Un autre exemple bien connu au niveau du transport collectif, pour y revenir, est celui des autobus à plancher bas qui ont été implantés au cours des dernières années, de façon à permettre aux personnes à mobilité réduite d'utiliser les mêmes véhicules que l'ensemble de la population.

2485 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Sainte-Marie, on voit donc qu'il y a des possibilités d'interventions sur plusieurs niveaux. Certaines sont, disons, de l'ordre du règlement ou des politiques; d'autres du remplacement de certains équipements.

2490 Mais dans des cas comme, par exemple, rendre pleinement opérationnelle une accessibilité mettons du métro qui commencerait à Laval mais qui, dans le fond, ne serait pas traduite dans les autres stations, ce qui la rend un petit peu théorique à certains égards, en pratique, est-ce qu'il y a un plan d'action pour s'assurer ou tenter de définir dans quel délai et de
2495 quelle manière, sinon tout le métro, du moins l'essentiel du métro, des stations seront rendues accessibles? Et ça pourrait s'appliquer à d'autres types d'exemples.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2500 On va s'informer. En ce qui concerne le métro, je n'ai pas l'information avec moi. Je sais que ça doit se faire graduellement mais sur quelle échéance, je ne sais pas précisément.

LE PRÉSIDENT :

2505 D'accord. Il y avait le volet de la question de madame Turcotte qui invoquait en quelque sorte la transversalité. Et peut-être voulez-vous ajouter un mot, madame Turcotte, juste pour expliciter l'angle sous lequel vous abordiez la question.

Mme MARIE TURCOTTE :

2510 C'est parce que les personnes handicapées, de par le passé, on a souvent – je vais prendre un exemple – réglé la question de l'habitation versus les personnes handicapées par le programme d'adaptation domiciliaire. Ça passe par cette petite case-là.

2515 Mais il faut voir que les personnes handicapées, elles sont partout dans toutes les sphères d'une vie, c'est-à-dire, c'est des personnes qui consomment des services de sport et loisir, qui pratiquent des sports, qui ont besoin de se déplacer, qui ont besoin de s'héberger, qui ont aussi besoin de se mouvoir, d'avoir des activités de sport et de loisir, etc.

2520 Ça, c'est par là que j'entends arrêtons de penser: traitons les personnes handicapées dans une case spéciale. Mais pour chaque question qu'on se pose, comme gestionnaire de la Ville, etc., qu'on prévoie, qu'on inclue les personnes handicapées.

Si je peux me permettre de réagir aux réponses...

2525

LE PRÉSIDENT :

Non, malheureusement.

2530

Mme MARIE TURCOTTE :

C'est parce que je voudrais juste préciser quelque chose. Quand on parle d'accessibilité universelle versus les personnes handicapées, l'accessibilité universelle, ce que ça veut dire, c'est un aménagement conçu pour tous. C'est-à-dire, dès la conception, on prévoit que ces lieux-là ou ces services-là soient entre autres utilisés par les personnes handicapées. Ça, c'est une affaire.

2535

Deuxième affaire, personne handicapée et personne à mobilité réduite, ça ne signifie pas la même chose pour moi. Personne handicapée, ça comprend les cinq types de déficiences: visuelle, auditive, psychique, intellectuelle et motrice.

2540

Personne à mobilité réduite, c'est entre autres les personnes âgées qui ont perdu un peu d'agilité au niveau moteur. Ça comprend la déficience motrice. J'entends pas la déficience intellectuelle. Ça ne comprend pas la déficience auditive. Ça fait que quand je parle, oui, je sais qu'il se fait des choses au transport à la STM versus les autobus à plancher surbaissé, mais moi, mon intervention est pour l'ensemble des types de déficiences. Et le concept d'accessibilité universelle se veut aussi de répondre à l'ensemble des déficiences.

2545

LE PRÉSIDENT :

2550

On vous entend bien là-dessus, madame Turcotte. D'ailleurs, je dois dire qu'il y a eu un document issu de la mise en oeuvre des recommandations du Chantier qui a été déposé à la commission précisément parce qu'il y avait eu des questions qui avaient déjà été posées là-dessus.

2555

Mais en rapport avec ce que vous venez de dire, ce que j'aimerais entendre de monsieur Sainte-Marie, c'est jusqu'à quel point justement la conception des équipements, des programmes, des édifices ou des infrastructures fait place à une approche visant leur accessibilité universelle. Et quelle est la force, disons, de ces exigences-là, s'il y en a.

2560

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2565 Je pense que ce qui est annoncé dans le Plan d'urbanisme, c'est l'intention de procéder dans ce sens-là. En termes réglementaires, il y a des éléments qui touchent l'accès aux lieux publics, qui touchent donc d'autres points précis comme ça, mais on devra faire la recherche pour en faire l'inventaire complet.

LE PRÉSIDENT :

2570 Mais est-ce que le principe, est-ce que c'est l'accessibilité universelle au sens où madame Turcotte l'a mentionné qui est visé, au moins au niveau des objectifs?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2575 Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

2580 Ça va. Avez-vous une deuxième question, madame Turcotte?

Mme MARIE TURCOTTE :

2585 Oui. C'est par rapport à la mise en oeuvre. Tantôt, bon, il y a tout le chapitre I qui porte sur le panmontréalais. Je voudrais juste me faire rassurer si j'ai bien compris.

Le comité exécutif, quand la commission va avoir remis ses travaux, le comité exécutif va décider, c'est l'instance décisionnelle qui va décider d'adopter ou pas le rapport de la commission. Après ça, les arrondissements vont pouvoir annexer leur plan d'action au Plan d'urbanisme.

2590 Autrement dit, toutes les orientations qu'on retrouve dans le chapitre I, c'est-à-dire faire un lien avec le développement durable, l'accord de Kyoto, ça, ça ne sera pas remis en question par les arrondissements. C'est juste dans un contexte de gestion par arrondissement, l'approche décentralisée. J'essaie juste comment le cheminement va bien se faire entre l'exécutif... Qui décide quoi finalement?

2595

LE PRÉSIDENT :

2600 Je pense que votre question est claire. Et encore une fois, vous n'êtes pas la première citoyenne à la soulever. Donc, qu'est-ce qui encadre l'action des arrondissements et jusqu'à quel point sont-ils liés par le Plan d'urbanisme.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2605 Le Plan d'urbanisme sera adopté par le conseil municipal, qui comprend donc des
représentants de toute la Ville. Le comité exécutif, lui, est un comité du conseil qui gère les
choses de façon plus quotidienne, mais le Plan d'urbanisme, lui, relève vraiment du conseil
municipal dans son ensemble.

2610 Donc, effectivement, à la suite des recommandations de la commission, le Plan
d'urbanisme sera finalisé et soumis à l'adoption du conseil municipal.

2615 Par la suite, les conseils d'arrondissement demanderont au conseil municipal d'intégrer
leur chapitre. Nécessairement, ce chapitre-là devra être conforme au Plan d'urbanisme déjà
adopté par le conseil municipal.

2620 Par la suite également, les conseils d'arrondissement adopteront des règlements,
modifieront leurs règlements de zonage pour les rendre conformes au Plan d'urbanisme et si ces
règlements ne sont pas conformes au plan, ils ne seront pas valides, ils ne pourront pas être
appliqués.

2625 De la même façon, au niveau des investissements, on prévoit qu'il y aura des
mécanismes pour faire en sorte que les investissements dans les infrastructures notamment se
fassent en conformité avec le Plan d'urbanisme, tant au niveau des investissements décidés par
le conseil municipal que de ceux décidés par les conseils d'arrondissement.

LE PRÉSIDENT :

2630 Ça serait peut-être utile de parler des secteurs de planification particuliers dont monsieur
Trudeau nous a donné six exemples ce soir, pour voir comment eux également sont liés par le
Plan d'urbanisme et comment ça va se passer de ce côté-là.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2635 Alors, le Plan d'urbanisme s'applique sur tout le territoire. Les 26 secteurs de planification
détaillée sont des secteurs qui, à cause de la complexité de leur problématique, exigent donc une
attention plus fine. Le Plan d'urbanisme s'applique à tout le territoire. Donc, les paramètres, par
exemple, d'affectation du sol, de limite de densité, s'appliquent à tout le territoire.

2640 À la suite du travail sur les secteurs de planification détaillée, selon le cas – voici la carte
qui apparaît – selon le cas, on pourra intégrer les conclusions de cette planification détaillée au
Plan d'urbanisme. Il est possible que cet examen plus spécifique exige une modification du plan,
qui sera donc faite à ce moment-là. Dans d'autres cas, il est possible que la planification détaillée
mène à un document qui soit strictement d'ordre du plan d'action.

2645 Dans le cas, par exemple, du mont Royal où je pense que tout le monde s'entend sur l'importance de protéger à la fois le patrimoine bâti et le patrimoine naturel, déjà, évidemment, les éléments qui sont dans le Plan d'urbanisme vont dans ce sens-là.

2650 Il est possible donc que la planification détaillée mène à un plan d'action où on va améliorer l'entretien dans tel secteur, aménager un nouveau lien ici, une nouvelle entrée là, mais évidemment on ne saura pas quel est précisément l'aboutissement de chaque secteur de planification détaillée tant que l'exercice ne sera pas complété.

LE PRÉSIDENT :

2655 Est-ce qu'un arrondissement pourrait vouloir s'écarter du Plan d'urbanisme ou ne pas mettre en oeuvre dans son territoire une partie de la réglementation, ou vouloir apporter des changements?

2660 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2665 Qu'il puisse le vouloir, c'est de l'ordre du possible. Qu'il le puisse tout court, non, juridiquement, l'arrondissement est lié au Plan d'urbanisme. L'arrondissement fait partie de la Ville et les éléments donc tant réglementaires qu'en termes d'investissements devront être conformes au plan.

2670 Ce qui ne veut pas dire, il faut bien comprendre, que le plan est un document figé et immuable. Si à la suite d'une analyse plus fine, on détermine que dans tel secteur, bon, il est pertinent de modifier le Plan d'urbanisme, bien, évidemment il sera modifié, mais par le conseil municipal, pas par le conseil d'arrondissement.

LE PRÉSIDENT :

2675 Peut-être une petite question technique en rapport avec votre dernière réponse. Entre le moment où de puis que la proposition de plan révisé a été déposée pour consultation, depuis son élaboration donc, il est arrivé dans certains arrondissements qu'il y a eu des demandes de modification du Plan d'urbanisme et c'est au conseil municipal de les adopter.

2680 Si le conseil municipal décide d'adopter des modifications au Plan d'urbanisme qui ne correspondent pas à quelque chose qui est dans la proposition de Plan d'urbanisme révisé, qu'est-ce qui va arriver de ces changements au Plan d'urbanisme qui ne sont pas conformes au Plan d'urbanisme révisé?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2685 Les modifications qui sont faites au Plan d'urbanisme sont faites évidemment au Plan d'urbanisme qui est présentement en vigueur, qui est le collage des 28 plans d'urbanisme qui existaient avant la création de la nouvelle ville. Si des éléments sont adoptés, qui ne vont pas

2690 dans le sens du projet révisé, il faudra voir comment le conseil municipal assure la cohérence de ses décisions. C'est-à-dire, il jugera si effectivement il revient sur les décisions qui sont prises maintenant ou si, à l'inverse, le projet de Plan d'urbanisme est lui modifié pour intégrer ces nouvelles orientations.

LE PRÉSIDENT :

2695 Très bien. Merci beaucoup, madame Turcotte.

Mme MARIE TURCOTTE :

2700 Merci.

LE PRÉSIDENT :

2705 Alors, nous allons prendre une pause de quelques minutes. Comme je l'ai dit tout à l'heure, s'il reste des personnes qui ne sont pas inscrites pour des questions et qui veulent le faire, je vous demande de le faire. Je voudrais surtout que les personnes qui veulent intervenir ce soir également donnent leur nom – on a une liste différente pour ça – et la commission les entendra par la suite. Alors, de retour dans quelques minutes.

2710 **SUSPENSION DE LA SÉANCE**

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

2715 Veuillez prendre place, s'il vous plaît. Alors, comme je l'ai dit avant la pause, le registre est maintenant fermé pour les personnes qui veulent poser des questions. Je le laisse ouvert quelques minutes encore pour les personnes qui souhaiteraient faire une intervention dès ce soir.

2720 Je vous rappelle bien sûr qu'il y a une période privilégiée pour les interventions, les 21 et 22 juin. Donc, les gens qui veulent peut-être prendre connaissance de l'ensemble de l'information et éventuellement déposer un mémoire.

2725 Alors, j'appelle maintenant monsieur Serge Poulain. Bonsoir, monsieur Poulain!

M. SERGE POULAIN :

2730 Bonsoir! Je ne reviendrai pas sur les concepts d'accessibilité universelle dont on a discuté tantôt mais quand même, ça m'amène à une question. Je trouve ça malheureux que ma consoeur ait choisi la seule place qui n'est pas accessible. C'est drôlement bizarre, mais enfin.

2735 Tout ça pour dire, ma question est la suivante, pour rester un petit peu dans le même domaine. Les personnes aveugles et amblyopes du Montréal métro, donc c'est des personnes qui sont aveugles et semi-voyantes, et je me demande ce qu'on a pensé pour que ces gens-là puissent... je pense qu'ils sont concernés drôlement et sérieusement par le Plan d'urbanisme. Faites juste vous promener les yeux fermés sur des trottoirs à Montréal, je pense pas que vous fassiez bien loin sans qu'il arrive quelque chose.

2740 Et, pourtant, aucune documentation en média substitut n'a été faite pour ces gens-là, c'est-à-dire aucune documentation sur cassette, aucune en braille. Je trouve ça un petit peu désolant. Alors, je me demande comment ça se fait?

2745 Parce qu'on parlait justement du concept d'accessibilité universelle qui a eu lieu au Sommet, comme disait monsieur Sainte-Marie. Je pense que ça, c'en est un exemple. Ça ne coûte pas des millions à faire ça. Puis ça aurait été intéressant.

Alors que j'ai été obligé de demander à deux consoeurs, mes deux consoeurs qui sont là, de prendre au moins chacune cinq heures de leur temps pour venir me lire des parties du rapport.

2750 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, votre question, c'est pourquoi la documentation n'est pas disponible.

2755 **M. SERGE POULAIN :**

C'est ça. Faite en média substitut, c'est-à-dire sur cassette, en gros caractères ou en braille.

2760 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Sainte-Marie, une réponse directe à cette question et, plus généralement, quel est le contexte ou la politique de la Ville à cet égard?

2765 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Je vous dirai franchement qu'on n'y a pas pensé. La politique de la Ville, de façon générale, je ne la connais pas. Je ne sais pas s'il y en a une. On va faire la recherche.

2770 **LE PRÉSIDENT :**

Bon, alors, je note votre réponse, vous n'y avez pas pensé. C'est peut-être une réponse qui illustre bien la situation mise de l'avant par monsieur Poulain.

2775 Deuxièmement, je prends acte que vous allez vérifier.

Et, troisièmement, j'aurais le goût de vous demander si la politique de la Ville, il n'y en a pas à ce niveau-là, est-ce qu'on peut croire ou espérer qu'il y en aura une? Et, si oui, dans quel délai?

2780 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

On va s'informer là-dessus aussi.

2785 **LE PRÉSIDENT :**

Bien. Monsieur Poulain?

M. SERGE POULAIN :

2790 Merci de votre honnêteté. Je sais qu'au Sommet en tout cas, il y a eu consensus sur l'accessibilité universelle. Le braille, ça fait partie de ça. En tout cas.

Cela étant dit, on va peut-être changer de sujet, ça devient plate parler toujours de la même affaire.

2795

LE PRÉSIDENT :

2800 Mais on veut quand même vous rassurer qu'on prend note et, à tout le moins, soyez assuré d'une chose, c'est que comme je l'ai dit au début, à défaut peut-être d'être disponible à travers d'autres médias, au moins les transcriptions audio de nos échanges sont toutes accessibles. Donc, par exemple, n'importe qui peut obtenir des CD des séances de la commission.

M. SERGE POULAIN :

2805

2810 C'est gentil. En tout cas, c'est un début. Non, ce n'est pas fini, c'est rien qu'un début. Maintenant, concernant le SLR, pour l'ensemble des déficients, je pense que ça peut risquer, en tout cas il va y avoir beaucoup de questionnement à faire sur le principe d'accessibilité universelle. J'ai cru comprendre – et on pourra me corriger – mais que ça fonctionnerait comme à l'envers un peu de la circulation.

Alors, moi, je me demande pour l'ensemble des personnes qui ont des déficiences, ainsi que les personnes à mobilité réduite, comment on va assurer la sécurité de ces gens-là avec un tel procédé?

2815

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Monsieur Sainte-Marie.

2820 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Les SLR fonctionneraient dans leur propre couloir, donc pas du tout dans le sens inverse de la circulation, contrairement à la voie d'autobus actuelle sur le pont Champlain. Les nouveaux SLR éventuellement donc seraient en site propre. Même chose tant pour ceux de la Rive-Sud que
2825 ceux de l'avenue du Parc.

Je suis convaincu que, tout comme dans une politique graduelle les stations de métro qui sont en construction seront accessibles aux personnes présentant différents handicaps, que les SLR seraient conçus de la même façon.

2830

LE PRÉSIDENT :

Avant de passer la parole à monsieur Trudeau, vous dites en site propre. J'aurais besoin peut-être d'une explication parce que dans la pensée de bien du monde, le SLR évoque le tramway d'autrefois qui est au milieu de la chaussée. Est-ce que ça sera la même chose ou si ça
2835 sera différent?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2840 Monsieur Trudeau va répondre à ça aussi.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Monsieur Trudeau.

2845

M. ALAIN TRUDEAU :

Premièrement, pour répondre à la question du site propre, un site propre, ce que ça veut dire, c'est que c'est une chaussée qui est entièrement désignée à la circulation du véhicule. Ça
2850 peut être un tramway, ça peut être un autobus, c'est un site propre. Souvent, il y a une délimitation physique qui empêche, par exemple, les automobilistes d'utiliser ce site de façon à ne pas nuire à la circulation du véhicule, pour assurer une vitesse commerciale efficace. Donc, c'est l'idée d'avoir un site dédié.

2855 **LE PRÉSIDENT :**

Mais à ce moment-là, pour illustrer la chose, puis je pense qu'on peut s'attendre à ce que ça ne s'applique pas beaucoup sur l'estacade du pont Champlain, mais sur l'avenue du Parc, ça
2860 pourrait ressembler à quoi?

M. ALAIN TRUDEAU :

2865 Par exemple, imaginez les deux voies du milieu qui sont présentement utilisées par les automobiles. On met des rails. On remplace la chaussée par des rails. Le SLR circule sur les rails et il y a des séparateurs physiques, de chaque côté de l'emprise ferroviaire, qui empêchent les véhicules à venir circuler sur les rails.

2870 Anciennement, les tramways de Montréal, bon, s'il y avait une auto devant le tramway, puis l'auto était en panne, bien, on attendait. C'est exactement ce qu'on veut éviter, en empêchant les voitures d'accéder au corridor réservé. Et lorsqu'il est physiquement réservé, on l'appelle dans notre jargon un site propre.

LE PRÉSIDENT :

2875 Très bien.

M. ALAIN TRUDEAU :

2880 Pour répondre ou pour continuer la réponse...

LE PRÉSIDENT :

Bien sûr.

2885 **M. ALAIN TRUDEAU :**

2890 ... le SLR, contrairement à la première version de voiture qui avait été étudiée par l'Agence métropolitaine dans son premier projet de SLR, le projet qui est présentement à l'étude utiliserait des voitures à plancher bas. Donc, certaines personnes qui ont des difficultés à se déplacer pourraient tout de même, il n'y aurait pas des marches à monter comme dans l'ancien tramway de Montréal, ça serait un plancher bas.

2895 Il faut comprendre qu'il va y avoir un quai, une plate-forme, un quai qui va être aménagé en plein milieu de la rue. Évidemment, il va y avoir des feux qui vont permettre aux gens – quand je dis des feux, des feux de signalisation – qui vont permettre aux gens de partir du trottoir pour accéder au quai. Ce trottoir ou l'accès au quai va être conçu pour les personnes à mobilité réduite et aussi pour les personnes handicapées.

2900 Donc, il y a une partie de la clientèle qui va pouvoir utiliser le mode, sauf qu'on ne va pas régler le problème dont on parlait tantôt. Si on prend le SLR pour se destiner ensuite au métro et que, là, on ne peut pas prendre le métro pour les raisons qu'on connaît, on a réglé une partie du problème. Mais comme on disait tantôt, il y a des efforts qui vont être faits pour améliorer dans son ensemble les solutions.

2905 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci.
Merci beaucoup, monsieur Poulain. J'invite maintenant madame Nathalie Houle.

2910 **Mme NATHALIE HOULE :**

Bonsoir!

2915 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, madame Houle!

Mme NATHALIE HOULE :

2920 Une petite question par rapport aux conditions des piétons. On a entendu ce soir que leurs conditions s'amélioreraient, mais je trouve qu'on n'a pas eu beaucoup de spécifications sur le sujet. J'aimerais avoir des détails.

2925 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. La question est large mais on va quand même demander à monsieur Sainte-Marie une réponse à partir du projet de Plan d'urbanisme.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2930

À la page 142, monsieur le président, on évoque des principes d'aménagement du domaine public qui vont justement encadrer les travaux de la Ville en cette matière et qui traduisent l'importance qui doit être accordée aux piétons lors de la conception et de l'aménagement du domaine public.

2935

Il s'agit, par exemple, dans les secteurs à fort achalandage piétonnier:

2940

- de prévoir des trottoirs de largeur uniforme et suffisante pour assurer une circulation piétonne confortable et sécuritaire;

- d'assurer une configuration géométrique des intersections, privilégiant la circulation piétonne;

2945

- de prévoir un mobilier urbain sobre, durable et approprié à la vocation de chaque rue, ainsi qu'un éclairage fonctionnel, sécuritaire et esthétique;

- de favoriser l'intégration d'oeuvres d'art;

2950 - de maximiser la plantation d'arbres – quand le contexte le permet, bien sûr – tout en garantissant les conditions requises et l'espace souterrain nécessaire à leur saine croissance;

- et, finalement, de privilégier une occupation rationnelle du domaine public par le mobilier et les équipements, tels les abribus, les boîtes postales, les cabines téléphoniques, afin de faciliter les déplacements piétonniers et l'entretien des trottoirs.

2955 On devra également, dans les milieux résidentiels, assurer la création d'un environnement urbain convivial, sécuritaire et privilégiant les déplacements piétonniers. Les caractéristiques recherchées en ce sens seront les suivantes:

- 2960 - une grille de rues structurée, perméable, s'inscrivant en continuité des rues existantes;
- des îlots de taille réduite encourageant la marche;

- des chaussées de largeur réduite autorisant le stationnement sur rue et favorisant une réduction de vitesse de circulation des automobiles, on a parlé de *traffic calming* tantôt;

- 2965 - la présence de trottoirs en bordure des rues, bien sûr;

- et un éclairage adéquat des rues et des parcours piétonniers.

2970 On a mentionné plus tôt, lors de la présentation, le fait que des normes s'appliqueraient quant aux constructions pour minimiser les impacts microclimatiques des immeubles en hauteur. Il s'agit en particulier de protéger les piétons, qu'ils soient sur le trottoir ou sur les lieux publics, du vent et d'un excès d'ombre portée par des bâtiments très élevés et mal situés par rapport justement aux trottoirs ou aux lieux publics.

2975 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va pour le moment? Bon. J'aurais peut-être le goût de vous demander deux choses, monsieur Sainte-Marie, un peu dans la logique des questions qui ont été posées ce soir.

2980 La première, vous avez évoqué vous-même l'hiver, mais sans nécessairement peut-être préciser votre pensée ou la pensée du Plan d'urbanisme sur le sort des piétons en hiver. Nous nous voyons tous vieillir, nous espérons être des piétons en santé le plus longtemps possible, mais il y a des journées où c'est assez périlleux.

2985 Et éventuellement également vous entendre, en tenant compte du fait que la population est largement concentrée dans une grille de rues qui est déjà établie. Qu'on parle de l'ensemble des quartiers centraux, c'est là que se trouve la majorité de la population. C'est une grille, par conséquent, qui, en soi, j'imagine peut être difficilement modifiée. Donc, qu'est-ce qui peut
2990 contribuer à rendre la circulation des piétons plus sécuritaire, plus facile, plus agréable.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

En hiver.

2995

LE PRÉSIDENT :

Bien, en hiver et/ou compte tenu de la grille particulière de Montréal, dans les quartiers les plus denses.

3000

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

On évoquait donc les principes d'aménagement du domaine public plus tôt qui vont dans ce sens-là. Il y a également à la page 140 donc le traitement de Montréal, ville d'hiver. Il s'agit entre autres de:

3005

- concevoir l'aménagement et le réaménagement des lieux publics en fonction de leur utilisation hivernale;

3010

- d'apporter les améliorations requises à certains lieux publics pour accroître justement leur accessibilité et leur fréquentation;

- de considérer – on l'a dit plus tôt – les besoins des personnes à mobilité réduite dans la conception même des aménagements et l'entretien du domaine public;

3015

- de concevoir les éléments de mobilier urbain adaptés aux contraintes hivernales;

- et, là, on s'éloigne des piétons, de mettre en valeur la dimension hivernale du paysage nocturne dans le cadre du Plan lumière.

3020

Au Centre, on a évoqué l'importance d'aménager de façon adéquate les rues qui reçoivent un débit de piétons qui est appréciable. C'est les rues qu'on appelle les rues d'ambiance, qui correspondent largement aux rues commerciales. Donc, on parle de la rue Sainte-Catherine, de la rue de la Gauchetière, de l'avenue du Parc, de la rue Saint-Denis, de la rue Amherst, etc. C'est vrai également pour le boulevard Saint-Laurent qui est désigné axe commémoratif et historique.

3025

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Très brièvement, parce que sur l'hiver, c'est resté un petit peu à l'état d'intention ou d'objectifs généraux. Or, Montréal n'est pas la dernière venue ou la première venue pour ce qui concerne l'hiver. Je sais qu'on est très forts en matière de déneigement. Est-ce qu'il y a des choses qu'on a apprises? Est-ce qu'il y a des idées qu'on explore dans l'état actuel des choses? Pour les piétons.

3035

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Je ne sais pas quoi dire à votre question.

3040 **LE PRÉSIDENT :**

Bon! Au moins, c'est honnête. Je vais reprendre les mots de monsieur Poulain. On ne pense quand même pas à chauffer les trottoirs, peut-être, mais...

3045 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3050 C'est l'entretien du domaine public qui doit être fait de façon adéquate. L'idée, c'est évidemment de s'assurer que les choses sont faites non seulement en fonction de la circulation automobile, mais aussi en fonction de la circulation des piétons. Parce que notre expertise à Montréal est avant tout axée, en termes de déneigement et d'entretien, sur la circulation des véhicules plus que celle des piétons.

3055 Les rues d'ambiance que j'évoquais au Centre devraient certainement être entretenues en hiver en fonction justement d'un achalandage piétonnier important.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Madame Houle?

3060 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3065 On vise aussi, mentionnons-le, on parle du Centre, mais on vise aussi les rues commerçantes dans d'autres parties du territoire, qu'il s'agisse de rues commerciales, locales comme, je ne sais pas, la rue Masson ou la rue Monk, mais aussi de boulevards commerciaux où, comme le boulevard Saint-Jean ou la rue Sherbrooke Est à Pointe-aux-Trembles, où présentement la place du piéton est tout à fait marginale.

LE PRÉSIDENT :

3070 Très bien. Madame Houle, vous avez une deuxième question?

Mme NATHALIE HOULE :

3075 Oui. On parle beaucoup de Montréal ville cyclable aujourd'hui et dans le passé, j'ai lu ça dans les journaux. J'aimerais savoir le nombre de kilomètres additionnés à qu'est-ce qu'on a déjà.

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

3080

Mme NATHALIE HOULE :

Qui est planifié dans le plan.

3085

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Le nombre de kilomètres de?

LE PRÉSIDENT :

3090

De pistes cyclables.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3095

De pistes cyclables. Je ne sais pas si on l'a fait en termes de nombre de kilomètres.

LE PRÉSIDENT :

3100

Peut-être par catégorie. Un instant, s'il vous plaît. Vous aviez une précision?

Mme NATHALIE HOULE :

3105

Bien, je parle de pistes mais de bandes cyclables aussi. Tout qu'est-ce qu'on entend en contexte cycliste.

LE PRÉSIDENT :

Au sens large.

3110

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Oui, effectivement, monsieur le président, quand on parle de voies cyclables ici, sans entrer dans des détails techniques, on inclut l'ensemble des aménagements cyclables possibles, qu'il s'agisse de bandes cyclables, de sentiers cyclables comme tels.

3115

Je ne pense pas qu'on ait planimétré, calculé la longueur des traits en pointillé sur la carte. On le fera, bien sûr, avec plaisir, mais je vais signaler l'ensemble des nouveaux éléments.

3120

On a donc le tireté ici qui correspond à Senneville, au parachèvement de ce tronçon de la voie de ceinture. À l'île Bizard, la voie de ceinture présentement est embryonnaire, en fait les

trois quarts du tour de l'île sont à aménager. Il y a également le tronçon ici de l'autoroute Bonaventure et également à Pointe-Claire – qui disparaît un peu sous la couleur verte – mais qui n'est pas encore aménagé.

3125 Alors, ça, c'est ce qui concerne le chemin de ceinture de l'île de Montréal, de l'île Bizard, de l'Île des Soeurs.

3130 Il y a également, on l'a dit, un certain nombre de liens nord-sud qui sont prévus. Donc, ici, dans l'axe de la rivière à l'Orme, ici dans l'axe du boulevard Jacques-Bizard, dans l'axe éventuellement du boulevard Cavendish, enfin du raccordement des deux tronçons du boulevard Cavendish. Ici, le raccordement de Lachine à Notre-Dame-de-Grâce par le prolongement, plus ou moins, dans l'axe de la rue Victoria. Le raccordement également du parc Angrignon et de la voie cyclable le long du canal de l'Aqueduc vers les berges du fleuve, la voie de ceinture comme telle.

3135 On n'a pas parlé du prolongement de la voie cyclable de la rue Saint-Zotique jusqu'à cet axe dans le corridor du ruisseau de Montigny et du boulevard des Galeries d'Anjou qui se prolongerait vers le sud jusqu'à la voie de ceinture.

3140 N'oublions pas le lien traversant le centre-ville qu'on a mentionné plus tôt et aussi l'aménagement de la Route verte dans le couloir de la voie du CP. La Route verte est un sentier panquébécois qui réunit ensemble les différentes régions du Québec. D'ailleurs, la couleur verte sur le plan correspond aux tronçons existants ou prévus de cette Route verte.

3145 Donc, on va mesurer tout ça, mais il est visible qu'il y a beaucoup, beaucoup, beaucoup de nouveaux aménagements cyclables qui sont prévus. Et je rappelle qu'il s'agit ici de l'armature générale, que des éléments plus locaux viendront s'y greffer pour desservir des destinations plus locales.

3150 **LE PRÉSIDENT :**

 Merci beaucoup, madame Houle.

3155 **Mme NATHALIE HOULE :**

 Merci.

3160 **LE PRÉSIDENT :**

 Monsieur Jean-Éric Lemelin.

M. JEAN-ÉRIC LEMELIN :

Bonsoir monsieur!

3165

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, monsieur Lemelin!

3170

M. JEAN-ÉRIC LEMELIN :

Ma présence ce soir, c'est pour parler d'un sujet qui me tient à coeur. Je suis résidant de l'arrondissement numéro 5, à l'extrême ouest donc au coin de avenue du Parc et de la rue Beaubien, donc très près de la cour de triage Outremont, et vous en avez parlé en début de votre présentation.

3175

Je voulais savoir, est-ce qu'il y a un thème relié à ça vraiment? Parce que j'ai eu l'occasion de le fréquenter, le terrain, d'aller courir dedans, aller en vélo. C'est un très beau terrain, à peu près 50 acres qui est situé entre la Ville d'Outremont et Mont-Royal, donc un très, très beau potentiel. Et, moi, mon point de vue, j'aimerais ça qu'il y ait un thème à ça, qu'il y ait un concept.

3180

LE PRÉSIDENT :

Allons-y sous forme de question.

3185

M. JEAN-ÉRIC LEMELIN :

O.K. Je voulais savoir justement s'il y avait un thème pour ces gens-là à la Ville de Montréal, s'ils avaient conclu sur un thème quelconque.

3190

LE PRÉSIDENT :

Alors, monsieur Sainte-Marie. Je pense que c'est un site particulier ou ça s'inscrit dans...

3195

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Bien, si je comprends bien, on parle de la cour de triage d'Outremont?

3200

LE PRÉSIDENT :

Oui, exactement.

M. JEAN-ÉRIC LEMELIN :

3205

Exactement.

LE PRÉSIDENT :

3210

Mais situez-le dans le...

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3215

L'aménagement de la cour de triage d'Outremont et sa transformation en secteur résidentiel va se faire évidemment à la suite d'une planification détaillée. On va peut-être voir, oui, apparaître à l'écran une carte du secteur. Voilà. Alors, on voit ici l'arrondissement d'Outremont et dans la partie nord donc qui est quadrillée se trouve l'actuelle cour d'Outremont.

3220

L'aménagement, il y a eu différents concepts d'aménagement qui ont été élaborés au fil des ans, puisque le projet, effectivement, de transformer le secteur à des fins résidentielles remonte à plusieurs années maintenant. Les discussions sont en cours avec le Canadien Pacifique quant aux proportions comme telles du site qui seraient cédées, vendues à la Ville pour des fins justement de développement. Et c'est clair que la configuration du site va mener à la définition d'un concept précis.

3225

Il y a toutes sortes de contraintes dont il faudra tenir compte, c'est-à-dire que le passage des trains évidemment se poursuivra, puisque la voie du CP est le lien principal, dans les faits presque unique entre le port et les cours de triage qui se trouvent plus à l'ouest.

3230

Il y a également, sans doute, des parties du site qui présentent un certain niveau de contamination. Il y a également un certain niveau d'enclavement pour la partie est du site ici qu'on appelle le secteur Atlantique, qui pourra peut-être demeurer à des fins d'emplois plutôt qu'à des fins résidentielles pour cette raison-là.

3235

Le principe même donc de développer le secteur à des fins résidentielles est clair. Le travail de planification est déjà amorcé. Il y a des sommes qui sont prévues à cet effet-là et l'ensemble du secteur en fait constitue donc un site à requalifier. Un très bel exemple de ce qu'on évoquait plus tôt, c'est-à-dire de la ville qui se reconstruit sur elle-même, d'anciens usages disparaissent au profit de nouveaux qui correspondent évidemment beaucoup plus aux valeurs

3240

d'aujourd'hui.

LE PRÉSIDENT :

3245

Monsieur Sainte-Marie, à la lumière de ce que vous dites, on doit comprendre que la vocation qui est privilégiée, c'est une affectation résidentielle.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3250 On va regarder la carte d'affectation. La voici. Alors, effectivement, la couleur beige correspond à une affectation secteur résidentiel. On voit que ça couvre toute la partie du site qui est au sud de la voie ferrée qui demeurerait. La partie ici au nord-est est affectée secteur d'emplois.

3255 Pour compléter le portrait, on peut peut-être regarder les limites de hauteur et de densité qui sont prévues. Alors, le secteur en question correspond ici au secteur 15-T1. Et on va voir le tableau. Voilà. Alors, un bâti de deux à six étages hors sol; des taux d'implantation au sol moyens ou élevés; un coefficient d'occupation du sol, c'est-à-dire une densité minimale applicable à chaque lot de un, et une densité maximale, toujours applicable à chaque lot, de quatre.

3260 Alors, le coefficient d'occupation du sol, c'est le rapport entre le total des superficies de plancher de l'immeuble et la superficie du terrain où il se trouve.

3265 Alors, ce sont là les balises qui sont identifiées dans le Plan d'urbanisme par rapport au réaménagement du site de la cour d'Outremont.

3270 On identifie justement par rapport à la planification détaillée, à la page 217, qu'on favorise la construction résidentielle du triage d'Outremont en continuité avec le milieu bâti existant et en prévoyant évidemment l'aménagement d'une zone tampon adéquate avec le corridor ferroviaire. On va élaborer un plan d'accessibilité de circulation dans le but de désenclaver le secteur et de favoriser les déplacements piétonniers nord-sud.

3275 Alors, il y a une station de métro à Outremont qui existe au sud du site. Il y a également une station de métro qui existe de l'autre côté de la voie ferrée, qui est la station de métro L'Acadie. D'ailleurs, au nord du site, dans l'arrondissement de Mont-Royal, on prévoit un réaménagement des abords et une intensification très nette du développement autour de cette station de métro là.

LE PRÉSIDENT :

3280 Dites-moi, monsieur Sainte-Marie, est-ce que ce terrain-là qui actuellement appartient à un seul propriétaire, qui est le Canadien Pacifique, fera obligatoirement l'objet d'un concept ou d'un plan d'aménagement intégré ou si, une fois le plan et la réglementation en vigueur, il peut être loti sans autre exigence d'encadrement de sa mise en valeur?

3285 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3290 La planification détaillée comme telle mènera sans doute à une consultation publique, mais le site est déjà zoné et il n'est pas soumis, par exemple, à un processus de plan d'aménagement d'ensemble, si c'est ce à quoi vous faites référence.

LE PRÉSIDENT :

Entre autres. Est-ce qu'il est assujetti à un PIIA ou il le sera?

3295 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

On va vérifier.

LE PRÉSIDENT :

3300

D'accord. Monsieur Lemelin?

M. JEAN-ÉRIC LEMELIN :

3305

J'ai juste un commentaire, je n'ai pas d'autres questions.

LE PRÉSIDENT :

3310

Non, je m'excuse. Vous n'avez pas compris la réponse? Est-ce que c'est ça?

M. JEAN-ÉRIC LEMELIN :

Oui, oui, j'ai compris. Je suis rendu à ma deuxième.

3315

LE PRÉSIDENT :

D'accord. On vous écoute.

M. JEAN-ÉRIC LEMELIN :

3320

Alors, une deuxième, c'est juste une suggestion. Via le cabinet du maire au mois de février et à la Division du patrimoine et toponomie, j'ai demandé de changer la rue Beaubien Ouest justement en vue de la construction de la cour du CP, de changer le nom pour la rue Renaissance justement qui cadre avec le fait qu'on change de quartier, tout ça. Alors, j'aimerais que vous le reconsidériez étant donné mon premier refus de Jean-Pierre Gravel, le directeur de ce département.

3325

LE PRÉSIDENT :

3330

Tout ce qu'on peut faire, c'est en prendre note. Je vous remercie, monsieur Lemelin.

M. JEAN-ÉRIC LEMELIN :

Merci.

3335

LE PRÉSIDENT :

J'appelle maintenant monsieur Jean-Claude Caron.

3340

M. JEAN-CLAUDE CARON :

Bonsoir, madame!

LE PRÉSIDENT :

3345

Bonsoir, monsieur Caron.

M. JEAN-CLAUDE CARON :

3350

Bonsoir, monsieur! Ma question, c'est...

LE PRÉSIDENT :

Vous l'adressez au président de la commission.

3355

M. JEAN-CLAUDE CARON :

Ah! bien. Parfait, monsieur le président. Alors, ma question a trait au comité consultatif en urbanisme. Bien, pas seulement consultatif, plutôt les comités d'arrondissement en urbanisme qui peuvent décider soit des modifications à des choses patrimoniales classées ou de nouvelles constructions.

3360

J'en ai surtout à propos des nouvelles constructions, la crainte de voir des édifices banals à Montréal, que ce soit de grands immeubles ou plus petits, alors qu'on devrait construire de l'avant-garde, sinon la transavant-garde.

3365

Parce que si on regarde à travers l'histoire, voyez-vous, lorsque François 1er a fait construire Chambord, il n'y avait rien, rien, rien de comparable à ça nulle part en Europe. À tel point que Charles Quint, se rendant à la réunion du camp du Drap d'or avec Henri VIII, est passé par là et les chroniqueurs de l'époque nous disent: «Il en est presque tombé en bas de sa selle» devant ça, parce qu'il habitait dans un château médiéval, lui...

3370

LE PRÉSIDENT :

3375 On en prend note, monsieur Caron. Je pense que votre question est claire. Monsieur Sainte-Marie...

M. JEAN-CLAUDE CARON :

3380 Et, ainsi de suite.

LE PRÉSIDENT :

3385 Oui, c'est ça, parce qu'on pourrait passer longtemps à refaire l'histoire. Monsieur Sainte-Marie, il serait très important de voir quel est le rôle des groupes consultatifs qui existent à la Ville, à différents niveaux, face à la gestion du patrimoine bâti.

M. JEAN-CLAUDE CARON :

3390 Et est-ce qu'il y a une gestion centrale qui empêcherait de mauvaises décisions.

LE PRÉSIDENT :

3395 On va aller chercher la réponse en ayant un portrait d'ensemble de la situation.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3400 On l'a mentionné, la qualité de l'architecture est vraiment une priorité pour le Plan d'urbanisme. Sa mise en oeuvre se fera par effectivement l'application de lignes directrices qui sont présentement en voie d'élaboration par la Ville au niveau central effectivement et les universités.

3405 Il y a, bien sûr, les comités consultatifs d'urbanisme dans chacun des 27 arrondissements qui revoient les projets. Il y a également le comité d'architecture et d'urbanisme, le CAU, qui revoit les projets d'importance et qu'on a mentionnés tantôt par rapport à l'ensemble des projets d'importance qui seraient faits dans le Centre.

3410 Et on élabore là-dessus à la page 132 du document. Il s'agira donc d'appuyer le travail des comités consultatifs d'urbanisme et de recourir au comité d'architecture et d'urbanisme pour la révision de certains projets susceptibles de marquer de façon significative le paysage montréalais, tel que les grands projets publics et privés notamment au Centre.

LE PRÉSIDENT :

3415 Dites-moi, monsieur Sainte-Marie, qu'est-ce qui détermine qu'un projet est d'importance et soumis au regard du comité d'architecture et d'urbanisme central?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3420 En d'autres termes, qu'est-ce qui constitue un projet d'importance?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

3425

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Sa localisation au Centre, l'ampleur du projet également en termes de superficie. Voilà.

3430 **LE PRÉSIDENT :**

Qui décide de le considérer comme tel et de l'acheminer au comité?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3435

L'article 89 de la charte identifie donc les projets qui sont d'importance.

LE PRÉSIDENT :

3440 Et c'est ceux-là donc qui sont systématiquement...

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Effectivement.

3445

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'il y en a d'autres sur une base facultative ou sur décision d'une autorité ou sur recommandation de votre Service qui peuvent être acheminés pour évaluation?

3450

Est-ce que vous voulez méditer l'information avant de nous la communiquer?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3455 Oui. C'est parce qu'il est possible que le document complémentaire établisse certaines règles relatives à l'architecture, mais c'est vraiment l'article 89 qui détermine les projets qui sont soumis à la commission d'architecture et d'urbanisme.

On n'a pas parlé du patrimoine encore.

3460

LE PRÉSIDENT :

Voilà. Allez-y.

3465 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Alors, il y a toute une série de mesures qui existent et d'autres nouvelles qui sont prévues pour protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti. On voit donc sur la carte qui va apparaître à l'instant différents secteurs.

3470

Les secteurs qui sont de couleur rouge et les grandes propriétés institutionnelles qui sont de couleur rouge plus foncé correspondent donc aux secteurs auxquels nécessairement s'appliqueront des PIIA qui viendront donc encadrer la révision de toute modification aux constructions existantes ou de toute construction de nouveaux bâtiments.

3475

Dans les secteurs qui apparaissent en rose, chacun des arrondissements devra soit établir des normes ou encore des critères. Alors, les normes dans un PIIA, des critères dans un règlement, pour protéger les caractéristiques de ces milieux-là. On s'entend, il s'agit de caractéristiques qui sont plus facilement quantifiables, normables, si vous me permettez le néologisme, que dans les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle où, là, vraiment une attention cas par cas est requise.

3480

Il y a également des arrondissements historiques ou naturels qui existent, celui du Vieux-Montréal, celui du mont Royal où, en plus, les projets sont soumis à une révision par le ministère de la Culture.

3485

Il y a la dernière couleur ici qu'il ne faudrait pas oublier, celle qui est orangée, qui correspond aux ensembles urbains d'intérêt où là les propriétaires d'immeuble seront sensibilisés à l'intérêt patrimonial de leur bâtiment et aux caractéristiques à préserver. Alors, par ailleurs, toutes ces mesures découlent de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et du Plan d'urbanisme.

3490

Par ailleurs, il est également prévu que des sites du patrimoine puissent être créés. Il en existe déjà quelques-uns, mais il y en a d'autres dont la création est évoquée dans le Plan d'urbanisme. On les voit donc apparaître ici.

3495

Et, à titre d'exemples, on peut mentionner le square Georges-Étienne Cartier ici, le square Phillips, l'île Sainte-Hélène, le square Saint-Louis, également le square Dorchester et la Place du Canada.

3500

Donc, dans ces sites du patrimoine, toute intervention sur le bâti serait évidemment très fermement encadrée.

Alors, on s'entend bien que le Plan d'urbanisme est adopté par le conseil municipal, que les arrondissements n'auront pas le choix que d'intégrer les éléments qu'on mentionnait plus tôt.

3505 De la même manière, si un site du patrimoine est décrété, l'arrondissement doit s'y soumettre et le contrôle, la reconnaissance d'abord, la définition des mesures de protection requises pour les éléments patrimoniaux se fait donc par le conseil municipal et non pas par les arrondissements.

3510 On n'a pas parlé non plus des listes de bâtiments qui sont identifiés arrondissement par arrondissement. Chacun de ces bâtiments-là fera donc l'objet effectivement d'une protection. Alors, il s'agit des bâtiments qui se situent à l'extérieur des secteurs qu'on a vus plus tôt, dans des secteurs donc qui sont en blanc sur la carte de patrimoine qu'on a vue plus tôt.

3515 Alors ici, dans l'arrondissement Ville-Marie, par exemple, on voit cinq immeubles résidentiels, un ensemble d'immeubles industriels, commerciaux et institutionnels. Dans chaque cas, ces bâtiments sont effectivement exceptionnels mais ils varient beaucoup de l'un à l'autre, on s'entend bien.

LE PRÉSIDENT :

3520 Madame Chauvin.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

3525 Pour revenir à la question de monsieur Caron concernant les comités consultatifs d'urbanisme en arrondissement, vous nous avez présenté la carte qui fait référence au patrimoine bâti dans les couleurs rouges. On identifie les secteurs où est-ce qu'il y aurait des critères établis dans des plans d'intégration et d'implantation architecturales ou quelque chose comme ça.

3530 Quand il y a un PIIA dans un secteur, ça veut dire que s'il y a un projet, il doit d'abord être analysé par les membres du comité consultatif d'urbanisme qui eux vont une recommandation au conseil d'arrondissement. L'ancienne Ville de Montréal, jusqu'à la création de la nouvelle Ville, n'avait pas établi de mécanisme comme ça avec des CCU qu'on appelle. Depuis la création de la nouvelle Ville, on peut noter une certaine variabilité dans la composition et le mode de
3535 fonctionnement des CCU, certains étant publics, par exemple, d'autres ne l'étant pas, certains ayant plus de membres.

3540 Est-ce qu'il y a une réflexion au niveau du Plan d'urbanisme pour, comment je pourrais dire, arrimer cette volonté de protection du patrimoine bâti à l'aide des outils urbanistiques qui sont le PIIA et le mode de fonctionnement des comités en arrondissement?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3545 Oui, effectivement, il y a eu une réflexion là-dessus qui se traduit par ce que j'évoquais tantôt. L'action de soutenir les CCU, ça fait référence justement à ce que vous dites. Il ne s'agit pas d'uniformiser les pratiques des CCU. Dans bien des arrondissements, il y a des façons de faire qui existent depuis longtemps et qui fonctionnent très bien, il n'y a pas de raison de les remettre en cause.

3550 Mais il faut effectivement s'assurer que les CCU ont tous les outils nécessaires à leur disposition pour s'acquitter de leur tâche adéquatement et dans l'intérêt de l'ensemble des Montréalais.

LE PRÉSIDENT :

3555 Avez-vous un complément de réponse?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3560 Il est possible également que le ministère des Affaires municipales aboutisse pour harmoniser les façons de faire des CCU à travers Montréal, mais à travers le Québec également. Il y a une réflexion qui est déjà amorcée là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

3565 Vous avez une deuxième question, monsieur Caron?

M. JEAN-CLAUDE CARON :

3570 Oui, oui. Vous avez vous-même posé des questions que j'aurais posées. Je vous en remercie.

LE PRÉSIDENT :

3575 On est là pour ça.

M. JEAN-CLAUDE CARON :

3580 Pour compléter. Ce qui m'inquiète surtout, c'est ce qu'on va bâtir. Est-ce que ce sera de l'architecture d'avant-garde, non seulement dans le commercial mais dans le résidentiel aussi, ou de la banalité?

Je me rappelle que le pouvoir politique – c'était monsieur Doré qui était maire à l'époque – et de son propre aveu a dit, quand la tour IBM Marathon a été construite, qui est une tour

3585 ultramoderne à l'intérieur, mais d'une grande banalité architecturale à l'extérieur, avec un cube d'atriums qui...

LE PRÉSIDENT :

3590 Quelle est votre question, monsieur Caron?

M. JEAN-CLAUDE CARON :

3595 Oui, oui, j'y viens. J'y viens. Avait dit: «Bien, on m'a imposé ça. Autrement, on m'a dit qu'on ne construirait rien.» Et je crois que ce n'était pas vrai, parce que Marathon, qui est le bras immobilier du Canadien Pacifique, était tanné de payer pour son trou et aurait accepté, si le pouvoir politique s'était tenu debout, un concours d'architecture ou en tout cas un architecte qui aurait fait quelque chose...

3600 **LE PRÉSIDENT :**

Mais quelle est votre question?

M. JEAN-CLAUDE CARON :

3605 Et bien, est-ce qu'il y a quelque chose à la Ville qui garantira que l'architecture sera d'avant-garde? Si vous voulez prendre à la page 29, s'il vous plaît...

LE PRÉSIDENT :

3610 Très bien. Ça va, monsieur Caron. Monsieur Caron, ça suffit.

M. JEAN-CLAUDE CARON :

3615 À la page 29, peut-on regarder?

LE PRÉSIDENT :

3620 On va regarder et je pense que le point de l'architecture en termes d'objectif est exprimé. On va voir jusqu'où peut aller l'administration et le Plan d'urbanisme pour aller vers une architecture de qualité. Mais je ne veux pas de débat d'écoles ni de débat d'opinions.

M. JEAN-CLAUDE CARON :

3625 Ah! non, non, je ne voulais pas faire de débat d'écoles. Non, non, non.

LE PRÉSIDENT :

Alors, c'est pour ça que je dirige la question à monsieur Sainte-Marie.

3630

M. JEAN-CLAUDE CARON :

Oui, oui.

3635

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Alors, au-delà des moyens qu'on a évoqués plus tôt pour accroître la qualité de l'architecture, effectivement, on ne se prononce pas sur la notion d'avant-garde ou de traditionalisme, pas du tout. Ce qui est recherché, c'est la qualité. On s'entend évidemment que la qualité ne peut pas être normée, qu'on doit la soutenir, la développer.

3640

Donc, au-delà de ce qu'on a dit, il y a également une politique de concours d'architecture qui est envisagée, des prix d'excellence qui sont envisagés en architecture.

3645

Vous savez qu'il y a déjà des prix dans le cadre de l'opération du patrimoine architectural qui sont remis par rapport à la rénovation d'immeubles patrimoniaux, mais on pourrait également envisager la remise de prix d'excellence en architecture par la Ville pour soutenir justement cette qualité.

3650

Là, bon, les spécialistes débattront...

LE PRÉSIDENT :

Mais, monsieur Sainte-Marie, est-ce que la Ville elle-même a l'intention d'avoir ce que j'appellerais des pratiques exemplaires à cet égard sur la qualité de sa propre architecture lorsqu'elle est bailleur de fonds et/ou propriétaire d'un projet qui nécessite donc l'intervention d'une conception architecturale.

3655

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Effectivement, à la page 132, on dit justement dans le sens de ce que vous dites, que la Ville de Montréal compte jouer un rôle de premier plan en matière de qualité architecturale, tant par l'exemplarité de son patrimoine immobilier que dans le cadre d'évaluation des projets privés.

3660

LE PRÉSIDENT :

Ça va.

3665

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3670

L'intention est là.

LE PRÉSIDENT :

3675

Madame Chauvin.

M. JEAN-CLAUDE CARON :

3680

Il faut qu'il y ait une volonté politique, aussi.

LE PRÉSIDENT :

3685

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

3690

Dans la liste d'éléments que vous avez énumérés visant à améliorer la qualité de l'architecture, vous l'avez peut-être mentionné puis je ne l'ai pas entendu, mais il me semblait qu'il y avait au niveau des universitaires un groupe de réflexion ou de travail qui visait notamment à établir des balises pour... Est-ce que je me trompe?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3695

C'est exact. On les appelle des lignes directrices – c'est donc en voie d'être élaboré en ce moment – qui vont permettre d'avoir une meilleure qualité d'architecture et une meilleure qualité de design urbain. Et donc, ces lignes directrices seront mises en place par les moyens réglementaires ou les moyens autres qui seront appropriés.

LE PRÉSIDENT :

3700

Où est-ce que c'en est, ça? Et quelle sera l'incidence à plus ou moins long terme sur la suite des choses?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3705

On prévoit que les travaux du groupe seront terminés cet automne, ce qui permettra donc de les mettre en place dans les mois qui suivront.

LE PRÉSIDENT :

3710

Très bien. Merci. Merci, monsieur Caron.

M. JEAN-CLAUDE CARON :

3715 Merci.

LE PRÉSIDENT :

3720 J'appelle maintenant madame Sophie Péloquin. Est-elle ici ou elle a quitté?

Je rappelle l'une après l'autre deux personnes qui se sont réinscrites. D'abord, monsieur Pierre Brisset. Rebonjour, monsieur Brisset.

M. PIERRE BRISSET :

3725 Rebonjour, monsieur Paré, monsieur le président. Je vous félicite de votre persévérance et votre endurance de nous écouter aux petites heures du matin ou, en tout cas, tard le soir.

3730 Je voudrais me référer à votre carte 2.4.1 sur le schéma des secteurs d'emplois. Alors, ma question, je vois très bien que vous avez un plan assez bien développé pour le développement de l'est sur le corridor Bourget-Forget, je crois. Ma question revient du fait que ces nouveaux sites industriels, ce que vous appelez industriels, oui, secteur industriel ou industriel lourd, va générer beaucoup de camionnage.

3735 Le gros du camionnage qui accède l'île de Montréal, ça a été reconnu par la Société des ponts, la Société fédérale des ponts, passe par le tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine. Il y a 5 millions et demi de camions qui passent aujourd'hui par le tunnel.

3740 Comment est-ce que je peux accéder par la rue Sherbrooke ou la rue Notre-Dame ce nouveau site que vous développez industriel dans l'est, qui une bonne partie va être axée sur les artères principales, telles la rue Sherbrooke et la rue Notre-Dame.

LE PRÉSIDENT :

3745 Quelle est votre question?

M. PIERRE BRISSET :

3750 C'est ça. Comment est-ce qu'on peut se rendre du tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine au nouveau site industriel dans l'est...

LE PRÉSIDENT :

3755 Pour les camions.

M. PIERRE BRISSET :

... pour les camions.

3760 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Sainte-Marie.

3765 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Alors, le secteur Bourget-Forget dont on parle est celui-ci. Alors, le nuage en jaune correspond donc à ce secteur. Le tracé précis du raccordement entre les deux boulevards n'est pas encore déterminé, c'est pourquoi on a mis un nuage.

3770 La question donc, c'est de savoir comment pourra-t-on accéder à ce secteur à partir du tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine?

LE PRÉSIDENT :

3775 C'est ça.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3780 Le meilleur moyen sera sans doute de monter jusqu'au boulevard Henri-Bourassa et de redescendre vers le sud.

M. PIERRE BRISSET :

3785 Ça fait un long détour pour le camionnage.

LE PRÉSIDENT :

3790 On est allés chercher la réponse. Est-ce qu'il y aura une liaison à la hauteur de l'autoroute 40, du boulevard métropolitain?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3795 Oui, effectivement, et on voit que l'échangeur qui est ici devra être – ce symbole-là correspond à l'échangeur – réaménagé.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Votre deuxième question, monsieur Brisset?

3800 **M. PIERRE BRISSET :**

3805 Alors, voilà, ma deuxième question relève à préciser la question des oléoducs qui a été mentionnée plus tôt. La question qu'on veut poser, c'est de relier le centre pétrochimique de l'est de l'île de Montréal au centre pétrochimique de Varennes, qui sont deux centres très actifs, pour éliminer le camionnage. On parle de 1 500 camions qui partent de l'est de l'île de Montréal, traversent le centre-ville pour prendre le pont Jacques-Cartier.

3810 Alors, l'étude qu'on préconisait valoriser, je crois que la Ville a déjà entamée, c'est précisément de relier les deux pôles pour permettre la distribution sur la Rive-Sud à partir du site pétrochimique de Varennes.

LE PRÉSIDENT :

3815 Quelle est votre question?

M. PIERRE BRISSET :

C'est ça la question.

3820 **LE PRÉSIDENT :**

Mais c'est quoi?

3825 **M. PIERRE BRISSET :**

Que l'étude soit visée sur le lien entre Varennes et l'est de Montréal. Avec les oléoducs existants.

3830 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que l'étude de transport dont il est question de déplacement des marchandises inclurait un volet comme celui-là, monsieur Sainte-Marie?

3835 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

On va vérifier et on vous informera.

LE PRÉSIDENT :

3840 Très bien.

M. PIERRE BRISSET :

Merci beaucoup.

3845

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, monsieur Brisset.

Monsieur Philippe Côté.

3850

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Bonsoir!

3855

LE PRÉSIDENT :

Rebonsoir, monsieur Côté!

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3860

Ma question se situe dans l'action 3.3. Il y a une grande liste d'échangeurs du réseau supérieur stratégique qui consiste aussi à l'annonce de deux échangeurs montréalais: avenue des Pins et Remembrance. Cela annonce évidemment la ruine du paysage moderniste. Ce sont toutes des infrastructures de béton qui ont atteint leur fin de vie utile. Et je voudrais donc, à ce moment-là, poser la question pourquoi le viaduc Berri, qui appartient à la même génération d'infrastructures municipales, n'est pas noté dans l'ensemble du plan?

3865

LE PRÉSIDENT :

Celui qui est franchi par la rue Sherbrooke?

3870

M. PHILIPPE CÔTÉ :

C'est ça. Voilà.

3875

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Sainte-Marie.

3880

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Il y a présentement une étude qui est en cours sur le réaménagement de la rue Berri, qui est en lien avec l'implantation de la Grande bibliothèque qu'on évoquait plus tôt, puis la volonté de soutenir le développement de ce secteur-là. Donc, le réaménagement possible du viaduc ou le

3885 remplacement du viaduc Sherbrooke n'est pas encore décidé. L'ensemble donc d'aménagement est à l'étude.

LE PRÉSIDENT :

3890 Donc, je comprends que c'est une hypothèse qui ne vous est ni inconnue et qui n'est pas exclue.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3895 Exact.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

3900

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Et sur laquelle on n'est pas encore mûrs pour se prononcer.

3905 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Côté?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3910

Oui. Ça concerne l'enjeu des stations de métro dont les usages sont à intensifier. Je voudrais avoir plus de détails concernant la station de métro Papineau qui est prise à travers l'échangeur virtuel du pont Jacques-Cartier et de l'autoroute Ville-Marie. Savoir quel est, comment dire, l'atout du métro Papineau dans le redéploiement d'un vieux secteur industriel qui est pris dans un complexe autoroutier virtuel.

3915

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Sainte-Marie, la station de métro Papineau est proche des principales voies d'accès au pont Jacques-Cartier. Est-ce qu'il y a des réaménagements prévus dans ce coin-là qui auraient une incidence sur le secteur de la station et vice versa.

3920

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3925 Quand on parle des abords de la station, évidemment, on en parle parfois dans un sens large. Alors, dans ce cas-ci, on fait référence entre autres au développement de la porte Sainte-Marie qui est prévue du côté est de la rue de Lorimier, qui va comprendre des centaines de

logements. On évoque également le développement qu'on a mentionné plus tôt des actuels stationnements de Radio-Canada.

3930

Est-ce qu'il y a des modifications aux infrastructures qui sont prévues? Dans le cadre de la planification détaillée de l'autoroute Ville-Marie, il y a effectivement nécessairement des choses qui seront envisagées, entre autres pour ramener, réaménager le square Papineau qui aujourd'hui est devenu un terre-plein. Il y a également l'entrée du pont Jacques-Cartier qui est en voie d'être réaménagée.

3935

Le travail là-dessus, il y a eu déjà des aménagements sur le terrain qui ont été faits, mais il y a du travail encore de planification qui doit être complété.

3940

LE PRÉSIDENT :

Maintenant, dans la mesure où il y a déjà des travaux de dégagement et de démolition qui ont été faits dans le but de réaménager les accès au pont Jacques-Cartier, est-ce qu'on anticipe déjà à quoi cet aménagement-là va ressembler et si ça va modifier la circulation dans les rues relativement étroites des abords justement de la station Papineau et de l'entrée du pont?

3945

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Ce qui est prévu pour l'instant, c'est l'aménagement d'une grande esplanade entre la sortie du pont Jacques-Cartier et la rue Ontario, qui va donc mettre en valeur la présence de l'église qui s'appelait Sainte-Marguerite-Marie et qui s'appelle Notre-Dame de la Guadalupe je crois maintenant.

3950

Une des grandes questions qui n'est pas résolue, c'est à savoir si du côté est, cette esplanade-là va être bordée – côté est de l'esplanade, côté ouest de la rue Delorimier – par des constructions ou si, au contraire, l'esplanade va se poursuivre, le parc va se poursuivre jusqu'à la rue Delorimier. Il y a deux écoles de pensée là-dessus.

3955

Il y a des études en cours sur les bretelles comme telles du pont Jacques-Cartier pour essayer de rendre le tout plus fluide et moins dérangeant au niveau de la circulation locale.

3960

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que je dois comprendre que dans l'état actuel des choses, ce que vous appelez l'esplanade, ce dégagement devant l'entrée du pont Jacques-Cartier, est précisément conçue et réalisée d'abord dans un but de dégagement plutôt que pour recevoir des nouvelles bretelles ou un réaménagement des bretelles à l'entrée et sortie du pont?

3965

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3970

Oh! que oui. C'est un parc. À l'échelle montréalaise, une esplanade des Invalides.

LE PRÉSIDENT :

3975 Oui. Il ne faudrait pas trop faire d'invalides avec tout ça. Est-ce que, par ailleurs, on doit comprendre qu'il n'est pas sûr que les bretelles d'accès ou de sortie du pont Jacques-Cartier soient réaménagées ou redessinées?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3980 Il y a une étude en cours là-dessus en ce moment. Les conclusions, effectivement, de l'étude n'ont pas été atteintes. Quant aux bretelles.

LE PRÉSIDENT :

3985 Bon. Et vous les attendez quand, ces conclusions-là?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3990 C'est dans les semaines qui viennent.

LE PRÉSIDENT :

3995 Ça serait intéressant, ai-je besoin de vous le dire, qu'on les connaisse. Mais toujours autour de ça, rapidement, est-ce que les travaux de réaménagement éventuels de Notre-Dame pourraient avoir pour effet de modifier, soit en les accentuant, soit en les diminuant, la circulation entre disons est-ouest sur Notre-Dame et traversée de la Rive-Sud par le pont Jacques-Cartier? Est-ce qu'on sait à quoi s'attendre à ce niveau-là?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

4000 Ça aussi, c'est à l'étude évidemment. Non, on ne sait pas encore à quoi s'attendre. L'idée générale, c'est de favoriser une réurbanisation du secteur qui est présentement à peu près entièrement occupé par les infrastructures routières.

LE PRÉSIDENT :

4005 Monsieur Côté, merci beaucoup.

4010 Alors, ça termine donc la période des questions. Et pendant que les gens de la table de la Ville, que je remercie encore une fois, quitteront, il y a deux personnes qui ont demandé à être entendues à la période des commentaires. Donc, j'accueillerai monsieur Côté, en fait, qui est la première de ces deux personnes-là. Et, monsieur Côté, vous avez un maximum de cinq minutes pour faire valoir votre point de vue ce soir.

4015

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Oui, je comprends bien. Je reviens à ma toute première question sur l'importance de penser en termes de réseau, de nouveau tramway, dans le sens qu'il y a deux arguments. Montréal s'est développée à base des tramways. Il y en avait pour 400 kilomètres en 1959. Et, actuellement, il n'en reste plus aucun.

Donc, en ce sens-là, des projets partiels annoncés du style axe au centre pour rejoindre la Rive-Sud ne servent pas vraiment les Montréalais, car ce que je voulais soulever en termes de, je pourrais dire, d'expérience française, c'est la réintroduction de rues piétonnes. À ce moment-là, ce n'est pas des axes de fort débit nécessairement, mais des grandes opérations de régénération urbaine.

Donc, dès lors, des rues, comme pensons à la rue Sainte-Catherine dans l'est, seraient vraiment propice à des opérations d'annonce de tramway. À ce moment-là, c'est beaucoup plus sur des milieux déjà développés, tel que Montréal si on peut dire se construit sur elle-même.

Ça correspond aussi à une politique de stratégie industrielle. Montréal ayant été une ville de développement ferroviaire, on sait actuellement que le ferroviaire quitte Montréal, ses grandes usines et, à ce moment-là, pouvoir assumer l'ensemble d'un réseau, donc tout le matériel roulant, la réparation, les ateliers, serait donc une stratégie de développement économique pour que Montréal reste non pas juste une plaque de transport, mais aussi un lieu de construction de matériel roulant.

En ce sens-là, c'est aussi lié, pour les opérations de nouveaux tramways, à revoir aussi bien la voirie, donc les aqueducs, les égouts, dont on sait que c'est un immense chantier qui est annoncé. Donc, à ce moment-là, c'est des opérations intégrées.

Ça permet aussi, comme on l'a vu dans l'annonce de l'échangeur des Pins dans l'avenue du Parc, que le paysage urbain moderniste qui atteint la fin de sa vie utile, doit donc aussi avoir des opérations de restauration en termes de trame urbaine. Donc, à ce moment-là, tout l'enjeu des paysages urbains de Montréal est, si je peux dire, sur la table, comme je soulevais tout à l'heure dans ma question.

Et, à ce moment-là, cet enjeu-là de favoriser le transport sur rail des personnes permet aussi de mettre un bémol à toute la stratégie de valoriser uniquement les entrées autoroutières de Montréal.

Je sais qu'il est spécifié les entrées ferroviaires, mais toute cette mise en valeur, cet aspect somptuaire de territoires qui, grosso modo, sont surtout soumis à des dévaluations foncières dues aux forts impacts négatifs des infrastructures routières, je pense qu'il y aurait des hypothèses très fortes à devoir travailler sur le retour du tramway, non pas juste en milieu urbain mais aussi en lien interrives avec la Rive-Sud. Et évidemment, je resoulève encore la problématique du pont Jacques-Cartier. Merci.

4060

LE PRÉSIDENT :

Ça fait le tour de votre commentaire de ce soir. Madame Chauvin aurait une question à vous poser.

4065

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

4070

J'aimerais que vous me précisiez pourquoi vous semblez supporter le tramway comme mode de déplacement collectif de surface? Est-ce que c'est pour soutenir l'industrie ferroviaire - vous avez indiqué que les ateliers quittaient Montréal - ou est-ce que c'est parce que, pour vous, il s'agit là d'un moyen qui est plus efficace, plus agréable ou plus quelque chose que l'autobus, ou je ne sais pas s'il y a une différence entre le train et le tramway. Pouvez-vous me situer?

4075

M. PHILIPPE CÔTÉ :

4080

Fondamentalement, je veux dire, le développement de l'autopétrole à Montréal est à peu près 10 % du PIB de Montréal. On a un déficit commercial à cause de nos modes de déplacement qui est surtout l'autopétrole. Donc, à ce moment-là, quand le maire Tremblay annonce un plan d'investissement à Montréal, d'aller chercher 5 % du PIB, quelque part il demande 2 G\$ de plus pour Montréal, mais c'est que déjà il y a 12 G\$ qui quittent chaque année Montréal.

4085

Donc, à ce moment-là, il y a donc nécessité d'un recentrage, si je peux dire, sur nos modes de déplacement, d'où l'importance du transport collectif qui est un des acquis du Sommet de Montréal, mais je ne retrouve pas dans ce... pour un développement durable de Montréal – et, là, c'est l'autre aspect – donc respecter les accords de Kyoto, réduire les épisodes de smog, donc aussi réduire le bruit 24 heures dans l'ensemble des quartiers centraux de Montréal.

4090

Donc, à ce moment-là, c'est donc une recherche de qualité d'ensemble et, à ma connaissance ou à notre connaissance, je pense que le tramway est une option très forte, aussi bien qui s'inscrit dans l'histoire économique et industrielle de Montréal, que pour un avenir de qualité de vie au Centre.

4095

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Donc, vous pensez à un système de tramway qui n'est pas mu à l'aide d'un combustible fossile. C'est ce que je comprends dans votre définition du tramway.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

4100 Oui, c'est ça. C'est que ça fonctionne à l'électricité. Et, Bombardier, au lieu de juste développer l'avionnerie pour l'exportation des Regional Jet ou enfin pour les multinationales, Bombardier pourrait travailler pour les Québécois et les Canadiens. Puis on sait que le fédéral se cherche des projets majeurs pour les grandes villes. Alors, je pense qu'une stratégie industrielle recentrée sur les grandes villes canadiennes, dont Montréal pourrait tirer profit, serait quelque
4105 chose de très intéressant. C'est donc de demander que Montréal soit un moteur électrique, dans la circonstance.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

4110 Merci.

LE PRÉSIDENT :

4115 Merci, monsieur Côté.

Monsieur Brisset. À vous aussi un maximum de cinq minutes.

M. PIERRE BRISSET :

4120 Je vais essayer de limiter à trois pour qu'on puisse partir plus de bonne heure.

LE PRÉSIDENT :

4125 Parfait.

M. PIERRE BRISSET :

4130 Alors, je vais revenir sur la question de l'autoroute Ville-Marie. On sait que dans l'ouest, on parle de refaire l'échangeur Turcot en surface, mais il faut comprendre que ça, ça comprend de refaire tous les viaducs en partant de la rue Guy, parce qu'on ne peut pas avoir une autoroute à 100 pieds dans les airs avec un échangeur en surface.

4135 La partie centrale, on veut la recouvrir. Et puis là, on a cité des problèmes de ventilation importants. Et je crois que si on recouvre toute l'autoroute Ville-Marie, bien, là, il faut diminuer le nombre de voies pour permettre les tunnels de ventilation à même l'emprise.

Et, dans l'est, on est toujours en train de débattre un projet de boulevard urbain qui diminue le niveau d'achalandage.

4140 Alors, en quelque part, si Montréal doit se concentrer avec un axe est-ouest, je crois que l'axe commercial qui est vraiment est-ouest, c'est du flanc nord du mont Royal, donc l'autoroute

4145 métropolitaine, tandis que sur le flanc sud, où la plupart des déplacements sont des déplacements individuels et moins de marchandises – on peut voir très bien le matin, on a juste à regarder sur l'autoroute Ville-Marie, c'est tout des autos solo qui rentrent vers le centre-ville – que l'axe sud soit plus concentré sur un réseau de transport ou train urbain, peut-être dans l'emprise de l'autoroute Ville-Marie ou partagé avec.

4150 Et le commentaire final que je veux faire là-dessus, c'est de reclassifier non seulement la partie de la rue Notre-Dame dans l'est de l'île, mais de reclassifier le corridor est-ouest à partir de l'échangeur Turcot ou déclasser la fonction autoroutière en boulevard urbain de l'échangeur Turcot jusqu'à l'échangeur Souigny sur le flanc sud et, par ce biais-là, de permettre un meilleur réseau de transport collectif qui pourrait intégrer peut-être le train de Dorval qui pourrait se rendre jusqu'à Repentigny. Merci.

4155 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, monsieur Brisset.

4160 Bien. Merci. Alors, ça met fin à l'assemblée de consultation publique de ce soir. Aux personnes qui auraient l'intention de présenter un mémoire aux assemblées plénières du 21 et du 22 juin, je vous invite à vous inscrire en communiquant avec l'Office.

4165 Idéalement, pour que les commissaires puissent prendre connaissance de votre mémoire, nous aimerions le recevoir début de la semaine prochaine, de telle sorte qu'on puisse prendre quelques jours pour en prendre connaissance. Et je vous demande de le déposer, dans la mesure du possible, en dix exemplaires papier et en format électronique.

4170 Alors, merci à tous. Bonne fin de soirée et, nous, bien, dans deux jours, on se reprend dans Saint-Michel.

4175 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe judiciaire, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

ET J'AI SIGNÉ:

4180 _____
LISE MAISONNEUVE, s.o.