

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

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

CONSULTATION PUBLIQUE

RÉVISION DU PLAN D'URBANISME

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 21 juin, 10 h
Centre 7400
7400, boulevard Saint-Laurent
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 21 JUIN 2004	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DU BOULEVARD SAINT-LAURENT	
GHISLAIN DUFOUR	2
REGROUPEMENT DES CITOYENS DE SAINT-MICHEL	
LISE ROY	11
LA COOPÉRATIVE D'HABITATION PARC THERRIEN	
MARTINE CAMPEAU, JOELLE PETIT	17
COMITÉ ENVIRONNEMENT DU SYNDICAT DES COLS BLEUS DE MONTRÉAL	
SERGE BOURGON, JACQUES CORDEAU	26
PROJET MONTRÉAL	
RICHARD BERGERON	32
CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL – SODECM	
CÉLINE MARTIN, DIMITRI ROUSSOPOULOS	42

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Bonjour, tout le monde! Bienvenue à cette assemblée de consultation, qui est la première d'une série de séances publiques au cours desquelles nous entendrons les opinions des citoyens sur la proposition de Plan d'urbanisme révisé de la Ville de Montréal.

10 Je m'appelle Jean Paré. Je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. Les commissaires qui m'accompagnent sont madame Catherine Chauvin et monsieur André Beauchamp.

15 À la table à notre gauche est assise madame Michèle Bertrand, analyste de la commission. Nous serons également secondés par madame Espach, monsieur Doray et monsieur Lévêque à la table d'accueil située à l'entrée de la salle.

20 L'assemblée d'aujourd'hui est enregistrée. Madame Maisonneuve en est la sténotypiste et monsieur Thériault s'occupe de la sonorisation. L'enregistrement et sa transcription écrite seront mis à la disposition du public.

25 Selon la loi, l'Office de consultation publique a le mandat de consulter les citoyens sur le Plan d'urbanisme révisé. Les consultations de l'Office doivent être conduites de façon crédible, transparente et efficace. Les commissaires ne sont ni des élus ni des fonctionnaires. Nous sommes nommés par un vote d'au moins les deux tiers des membres du conseil municipal. Ils s'engagent à respecter le Code de déontologie des commissaires. Ce code est disponible à la table d'accueil et sur le site Internet de l'Office.

30 La proposition de Plan d'urbanisme, qui fait l'objet de cette consultation publique, vise tout le territoire de Montréal. Elle doit être adoptée d'ici la fin décembre 2004 pour devenir le cadre commun des plans, des règlements et des actions touchant cet espace qui constitue notre milieu de vie.

35 Alors, la proposition a été présentée et expliquée aux citoyens à l'occasion de dix séances d'information tenues aux quatre coins de la ville, du 17 mai au 16 juin. Les séances qui commencent aujourd'hui et qui se poursuivront les 22, 23 et 29 juin sont exclusivement consacrées à recevoir les opinions et les commentaires des citoyens.

40 Les personnes et les organismes que nous entendrons se sont inscrits à l'avance, comme nous l'avions demandé. Nous les recevrons le plus possible selon l'horaire convenu. Après chaque présentation, les commissaires peuvent poser des questions pour s'assurer d'avoir une bonne compréhension des opinions exprimées. Enfin, contrairement aux séances d'information, on ne peut donner son opinion qu'une fois durant les séances plénières.

45 Cela dit, s'il y a des personnes qui ne sont inscrites ni pour cette séance ni pour aucune
autre et qui souhaitent se faire entendre, la commission leur consacrerà du temps à la fin de la
séance. Ces personnes doivent auparavant donner leur nom à la table d'accueil.

50 Au cours de l'été, la commission va préparer son rapport qu'elle prévoit remettre en
septembre. Le président de l'Office le transmettra au maire et au président du comité exécutif et le
rendra public quelques jours après. Les personnes intéressées à recevoir ce rapport pourront
laisser leur nom et leur adresse à la table d'accueil.

55 Le rapport de la commission est de caractère consultatif et non décisionnel. La décision
relative au Plan d'urbanisme révisé appartient au Conseil de la Ville de Montréal.

Alors, nous allons maintenant recevoir les personnes qui se sont inscrites. Et si jamais il y
en a d'autres qui souhaitaient s'inscrire selon les modalités dont j'ai parlé tout à l'heure, qu'elles le
fassent savoir aux personnes qui sont assises à la table d'accueil juste à l'extérieur de la salle.

60 Alors, j'invite maintenant le premier intervenant qui est monsieur Ghislain Dufour de la
Société de développement du boulevard Saint-Laurent. Bonjour, monsieur Dufour!

M. GHISLAIN DUFOUR :

65 Bonjour!

LE PRÉSIDENT :

70 Écoutez, avant que vous commenciez, je dois vous signaler, bien sûr, que la
commission a pris connaissance du mémoire de la Société de développement du boulevard Saint-
Laurent. Vous avez donc avantage à en faire la présentation la plus courte possible, de façon à
ce qu'on ait un peu de temps pour vous poser des questions.

M. GHISLAIN DUFOUR :

75 Merci. Je dois vous dire d'entrée de jeu que j'ai la voix un peu éteinte parce que, fidèle à
la tradition festive du boulevard Saint-Laurent, ça fait deux fins de semaine d'affilée qu'on est dans
des événements, dont les quatre derniers jours. Et puis les deux derniers ont été particulièrement
actifs, donc vous excuserez le ton un peu éteint de ma voix, mais qui ne reflète d'aucune façon la
80 passion qui m'anime lorsque je parle du boulevard Saint-Laurent.

LE PRÉSIDENT :

85 N'hésitez pas, quant à vous, à prendre de l'eau si nécessaire, c'est là pour ça.

M. GHISLAIN DUFOUR :

Merci. Je vais donc vous résumer très, très rapidement le mémoire qu'on a déposé pour garder le maximum de temps pour une période d'échange.

90

Écoutez, ce qu'on souligne, nous, d'entrée de jeu, c'est que le Plan d'urbanisme, c'est un instrument qui est extrêmement important et qui fait état d'une vision du développement de la Ville de Montréal pour les dix prochaines années.

95

Par la suite, on souligne un événement qui est relaté dans le document de la Commission des monuments et sites historiques du Canada à l'effet que, en 1980, la Ville de Montréal a songé à faire du boulevard Saint-Laurent une artère historique à caractère municipal.

100

On souligne par la suite le fait que, en 1996, c'est la Commission des monuments et sites historiques du Canada qui a décerné le titre d'arrondissement historique fédéral au boulevard Saint-Laurent en raison principalement de deux facteurs: le rôle bien connu du boulevard Saint-Laurent en tant que couloir privilégié de pénétration des immigrants et aussi, ce qu'on souligne peut-être un peu moins, c'est toute l'importance du boulevard Saint-Laurent en termes d'introduction de la culture de la modernité à Montréal.

105

On souligne par la suite que le boulevard Saint-Laurent est la seule artère au Québec à bénéficier d'un statut de ce type, quoique le statut soit avant tout symbolique, qu'il n'ait pas les mêmes implications légales et restrictives que les arrondissements historiques à caractère provincial.

110

La Société de développement du boulevard Saint-Laurent existe, à toutes fins utiles, depuis le printemps 2000. Et depuis le printemps 2000, nous, on a fait de la mise en valeur du boulevard Saint-Laurent, du Vieux-Port à la rue Jean-Talon, l'un de nos chevaux de bataille. Ce cheval de bataille là se manifeste par différentes activités de concertation dont on fait état dans notre mémoire.

115

On souligne par la suite différentes activités qui témoignent du fait que le boulevard Saint-Laurent est et demeure une artère extrêmement importante et symbolique pour Montréal, à commencer par l'exposition qui a été consacrée par le Musée Pointe-à-Callière.

120

La Société de développement du boulevard Saint-Laurent, voulant joindre la parole aux actes, a adhéré à un réseau qui s'appelle le réseau *Villes et Villages d'Art et de Patrimoine*, qui vise à faire la mise en valeur de milieux qui ont les ressources à la fois culturelles et patrimoniales significatives.

125

On souligne aussi le fait que la Ville de Montréal et différentes institutions ont, au cours des dernières années, publié une série d'études pour documenter tout l'aspect du patrimoine bâti du boulevard Saint-Laurent. Et ça, ça fait référence autant aux autorités de la ville centrale, des

130 arrondissements, qu'à certaines institutions universitaires. Et ça, bon, c'est étayé en annexe de notre mémoire.

135 On aime bien aussi souligner le fait qu'il y a beaucoup de gens qui ont des visions. Mais une vision, ça s'incarne, quant à nous, dans l'action. Et on fait état là d'un certain nombre d'actions qu'on a entreprises pour faire en sorte que la vision et l'ambition qu'on a pour la mise en valeur du boulevard Saint-Laurent s'incarne dans des actions très très spécifiques.

On rappelle par la suite que, bon, dans un court paragraphe, l'importance du boulevard Saint-Laurent, encore là du Vieux-Port à Jean-Talon, comme étant l'épine dorsale de Montréal.

140 Si vous me permettez, je vais relire textuellement ce qui est écrit dans le mémoire, parce que je pense que ça résume bien la pensée de beaucoup d'acteurs et d'analystes quant à l'importance du boulevard Saint-Laurent.

145 Le boulevard Saint-Laurent est beaucoup plus qu'une artère qui divise ou unit la ville, selon le prisme d'analyse retenu: l'artère marque la ville du nord au sud et d'est en ouest. En commençant par le Vieux-Port, porte d'entrée traditionnelle des immigrants et fondement de la ville, en passant par le Quartier Chinois, le Faubourg Saint-Laurent, la «Main» entre Sherbrooke et Mont-Royal, le Mile-End par la suite jusqu'à l'extrême limite nord de la Petite Italie, chaque village s'ouvre sur le quartier qui l'entourne.

150 Ce qu'on veut dire par là, c'est que traditionnellement on reconnaît le rôle du boulevard Saint-Laurent en tant qu'axe nord-sud, mais cet axe nord-sud marque aussi une ouverture sur les différents quartiers qui l'entourent.

155 On souligne par la suite le fait que pour ce qui est de la Société de développement du boulevard Saint-Laurent plus particulièrement, dont le territoire d'intervention en termes légaux est entre Sherbrooke et Mont-Royal, on a avec Propriété Terra Incognita, qui est le holding de Daniel Langlois, entrepris une série d'études, d'analyses et de consultation qui ont mené à la publication du document – dont vous avez obtenu copie – qui fait état de notre vision d'aménagement pour le secteur entre Sherbrooke et Mont-Royal plus particulièrement, et on fait état des différents axes de développement qu'on a retenus pour l'aménagement de ce secteur-là.

165 Et en conclusion – vous voyez que je suis très rapide ce matin – à la lumière des ces informations et compte tenu de l'importance avérée de la «Main» dans le paysage montréalais, tant d'un point de vue urbanistique que culturel et patrimonial, nous croyons que le Plan d'urbanisme devrait identifier la mise en valeur du boulevard Saint-Laurent en tant que projet structurant pour le quartier – le quartier, c'est rue Mile-End – l'arrondissement Plateau Mont-Royal et la nouvelle Ville de Montréal, d'autant plus que l'année 2005 marquera le 100e anniversaire de la décision du conseil de ville de faire du boulevard Saint-Laurent la ligne de démarcation entre l'est et l'ouest.

170 Je tiens à souligner que le Plan d'urbanisme n'est pas entièrement muet quant à l'importance du boulevard Saint-Laurent. Il y a une mention. Mais compte tenu de l'importance que l'ensemble des intervenants semble accorder au boulevard Saint-Laurent, importance à la fois

175 symbolique et réelle, et compte tenu des efforts et des actions entreprises par la Société de développement du boulevard Saint-Laurent, nous croyons que la mise en valeur du boulevard Saint-Laurent, du Vieux-Port à Jean-Talon, devrait être davantage mise en évidence dans le Plan d'urbanisme, d'autant plus qu'une vision d'aménagement pour un périmètre de 6 kilomètres, ça se doit d'être mis en évidence pour une période de temps relativement longue.

180 Parce que quand on parle d'une vision pour le Plan d'urbanisme, on parle d'une dizaine d'années. Or, une dizaine d'années pour faire la mise en valeur de ce périmètre, ça me semble une vision, un horizon temporel réaliste. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

185 Bien. Merci beaucoup, monsieur Dufour. Avant de passer la parole à mes collègues qui auraient quelques questions assez pointues peut-être à vous poser, je voudrais juste vous demander très rapidement de nous dire qui constitue votre société.

M. GHISLAIN DUFOUR :

190 La Société de développement du boulevard Saint-Laurent, c'est une société qui... les gens comprennent mieux très souvent quand on parle de SIDAC, Société d'initiative de développement d'artères commerciales. Le nom des SIDAC a été changé il y a quelques années.

195 Nous, notre société, c'est une des plus récentes sur l'île de Montréal avec Destination centre-ville. Elle a été créée au printemps 2000 et elle regroupe les 600 places d'affaires entre Sherbrooke et Mont-Royal.

200 Souvent, les gens sont un peu étonnés quand je fais état de 600 places d'affaires. C'est que, bien évidemment, on a tendance à voir ce secteur-là en fonction des commerces du rez-de-chaussée, sauf que nous, on regroupe aussi l'ensemble des places d'affaires qui sont dans des immeubles comme le Balfour, le Vineberg, le Cooper Building. Donc, notre membership se compose à 50 % de commerçants en détail qu'on voit au rez-de-chaussée et à 50 % d'entreprises dans le domaine du multimédia, des communications, de la culture qui sont dans les immeubles en question.

LE PRÉSIDENT :

210 Je pense que c'est clair comme ça.

M. GHISLAIN DUFOUR :

215 Mais ce qu'il faut expliquer aussi très, très rapidement, c'est que nous, on a décidé de prendre le leadership pour ce qui est de la mise en valeur de l'ensemble de l'arrondissement historique fédéral. Bien que notre territoire soit de Sherbrooke et Mont-Royal, c'est nous qui avons entrepris une série d'actions pour concerter à la fois les autorités municipales, fédérales, et du ministère de la Culture et des communications pour faire en sorte que l'ensemble des intervenants s'intéresse à l'ensemble du périmètre.

220 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Madame Chauvin.

225 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Est-ce que je comprends qu'il n'y a pas de société de développement commercial au sud de la rue Sherbrooke?

230 **M. GHISLAIN DUFOUR :**

Vous comprenez très bien.

235 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Dans votre mémoire, vous proposez plusieurs objectifs, moyens, en soulignant les partenaires qui pourraient participer à la mise en oeuvre de votre projet. Vous avez un objectif de partenariat public-privé. Pouvez-vous apporter des précisions? Parce qu'une SDC est déjà une forme de partenariat public-privé puisqu'il y a contribution des places d'affaires?

240 **M. GHISLAIN DUFOUR :**

245 Tout à fait. Notre financement est à 90 % du secteur privé, essentiellement les places d'affaires qui sont membres de notre société.

250 Quand on parle de partenariat public-privé dans ce cas-ci, on fait particulièrement référence à notre approche et notre stratégie d'aménagement. À titre d'exemple, il y a un terrain vacant en face d'Ex-Centris qui est présentement l'objet d'un projet de construction d'un promoteur privé. Il y a d'autres projets de construction sur l'ensemble du périmètre qui, dans le cadre de la stratégie qu'on propose, feraient appel à un partenariat public-privé; c'est-à-dire que, dans certains cas, les projets de construction privés sont conditionnels à des investissements du secteur public pour le réaménagement du boulevard Saint-Laurent.

255 Il y a un exemple plus précis que je pourrais mentionner, qui est dans le document, qui est l'aménagement de la place Ex-Centris, qui est maintenant un stationnement entre Ex-Centris et la Banque Toronto Dominion qu'on propose de réaménager en place Ex-Centris, donc une place culturelle, et qui ferait appel à un partenariat entre Propriété Terra Incognita, la Banque Toronto Dominion éventuellement et évidemment les autorités municipales.

260 Donc, quand on parle de partenariat public-privé, c'est précisément dans le cadre du projet d'aménagement et de projets de développement immobilier.

Est-ce que je répons à votre question?

265 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Tout à fait.

270 **M. GHISLAIN DUFOUR :**

Merci.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

275 Vous parlez aussi d'une mise à jour de la réglementation j'ai noté, par exemple, pour pouvoir aménager des terrasses. Il y a peut-être trois ou quatre volets. Pouvez-vous apporter des précisions?

280 **M. GHISLAIN DUFOUR :**

Bien, c'est-à-dire qu'une des grandes questions lorsqu'on veut réaménager une rue, quelle qu'elle soit, c'est très terre à terre, c'est la largeur des trottoirs. Ça, c'est une dimension.

285 L'autre dimension, c'est qu'évidemment lorsqu'on parle d'élargir les trottoirs, il y a beaucoup de commerçants, de propriétaires de restaurants qui sont intéressés à occuper une partie du domaine public pour aménager des terrasses.

290 Et lorsqu'on dit qu'il faut revoir la réglementation à cet égard-là, c'est que dans le concept d'aménagement proposé et dans une de ces dimensions qui est acceptée par tous les partenaires, à savoir l'élargissement des trottoirs, il faudra avec les autorités de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, vu que ça relève de l'arrondissement, revoir la réglementation en ce qui concerne l'implantation de terrasses sur le domaine public.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

295

En ce qui concerne le stationnement, vos études démontrent que le stationnement est insuffisant, qu'il y a besoin d'en aménager plus. Comment est-ce que les commerçants réagissent au stationnement sur rue?

300

M. GHISLAIN DUFOUR :

Écoutez, ça fait une quinzaine d'années que je travaille dans le milieu des artères commerciales, et qu'on soit à Montréal ou n'importe où en province, voire aux États-Unis, le stationnement, c'est la question fondamentale qui intéresse les commerçants.

305

Il est bien évident que dans le périmètre entre la rue Sherbrooke et l'avenue du Mont-Royal, on est sous-équipés en termes de stationnement. Si je compare à une autre artère importante du Plateau Mont-Royal qui est l'avenue du Mont-Royal, où on retrouve plusieurs stationnements de stationnement de Montréal, bien, nous, dans notre secteur, il n'y en a aucun.

310

Il n'y a aucune station de métro.

Cela étant dit, notre réflexion, qui s'est étendue d'ailleurs sur une longue période de temps, nous amène à une position réaliste. C'est-à-dire qu'on n'anticipe pas qu'il y ait insertion de nouvelles places de stationnement, encore moins de stationnement public, ce qui nous amène à proposer une stratégie de gestion intégrée des stationnements.

315

Et je m'explique très, très rapidement. Il y a des espaces de stationnement privé existants qui sont sous-exploités et mal utilisés, sous-exploités et mal utilisés dans la mesure où il n'y a pas eu une approche globale. C'est-à-dire, de se placer du point de vue de l'automobiliste qui arrive à Sherbrooke, au coin de la rue Sherbrooke et qui remonte vers Mont-Royal, cet automobiliste-là n'est pas informé, dès son entrée, de la disponibilité des stationnements le long du parcours. Donc, ce qu'on propose, c'est une stratégie de signalisation d'une part et de gestion.

320

Je peux vous donner un exemple très très précis, pour pas être trop trop théorique. Le stationnement derrière le Pharmaprix, l'ancien Warshaw, existe. Or, à des périodes extrêmement importantes, la fin de semaine notamment, les samedis et les dimanches, il est vide pour deux raisons: la première, c'est qu'il faut être un initié pour savoir qu'il existe, et la deuxième, c'est qu'il est inaccessible dans la mesure où il y a un sens unique, disons, qui est peut-être bien placé en fonction d'une logique de circulation, mais qui devrait être réinversé pour permettre aux gens d'avoir accès au stationnement.

325

330

Et donc, c'est une approche, là, qui est très micro, d'une certaine façon, quand on prend chaque stationnement disponible, donc une ressource existante, et qui devient macro lorsqu'on l'aborde d'un point de vue de signalisation pour faire en sorte que, quand on arrive, on puisse avoir accès à ces différentes ressources-là.

335

340 C'est une approche un peu novatrice d'une certaine façon, mais si on aborde la problématique d'un point de vue réaliste, comme je le disais, en anticipant qu'il n'y aura pas d'ajout de stationnement public, bien, c'est la seule stratégie qu'on a pu identifier pour voir aux besoins des gens qui vont continuer à se déplacer en automobile, de toute évidence.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

345 Dans votre mémoire, vous parlez du fait que la rue a été reconnue arrondissement par le fédéral. Vous parlez du *Fonds pour favoriser les propriétés patrimoniales commerciales*, de même que du programme *Ici Montréal* qui ne serait pas encore en vigueur.

350 Pouvez-vous m'indiquer comment est-ce que le statut accordé par la Commission des lieux et monuments historiques vous aide dans vos démarches pour le projet du boulevard Saint-Laurent? Est-ce que certaines propriétés commerciales ont commencé déjà à essayer de bénéficier du *Fonds pour favoriser les propriétés patrimoniales commerciales*, et puis qu'est-ce que c'est exactement que *Ici Montréal*.

M. GHISLAIN DUFOUR :

355 Bien, c'est-à-dire que, si je commence par le *Fonds pour les propriétés patrimoniales commerciales*, ce qu'il faut souligner, c'est que c'est un fonds assez unique, dans la mesure où il s'adresse spécifiquement à des propriétés patrimoniales privées. Et c'est relativement rare les subventions qui s'adressent spécifiquement à des propriétés commerciales. Le fonds est
360 relativement récent. Il est encore, je dirais, dans une phase de définition puisque, nous, on a des contacts réguliers avec le registraire national fédéral.

365 Et si on parle plus particulièrement du cas de l'arrondissement historique du boulevard Saint-Laurent, la commission n'avait pas anticipé la problématique spécifique des arrondissements. Le fédéral est habitué de désigner des lieux ou des immeubles que je qualifierais d'uniques.

370 Je pense au Mount Stephen Club, par exemple, qui est un lieu unique, un bâtiment. Le boulevard Saint-Laurent comportant 6 kilomètres, la commission n'avait pas anticipé la problématique de déterminer à l'intérieur des 6 kilomètres quelles seraient les propriétés qui, individuellement, mériteraient la reconnaissance du registraire national. Il y a présentement une commission qui a été formée pour déterminer une méthode d'évaluation de la classification des propriétés des arrondissements.

375 Je sais que je deviens un peu nébuleux, là, mais c'est exactement la situation.

380 Nous, on a transmis au registraire fédéral une liste de 87 propriétés, si je me souviens bien, qui est une liste préliminaire qui est basée sur des études indépendantes, donc pas des études faites par la Société de développement, des études faites par la ville centrale, Ville de Montréal, par notamment Jacques Dalibard qui est professeur à l'Université de Montréal, et

certains de ses étudiants, Susan Bronson, donc une liste qui fait état de propriétés qui sont déjà reconnues. Et à partir du moment où la commission ou le registraire fédéral aura reçu le rapport du comité qui l'a mis sur pied, bien, on aura des discussions avec eux pour l'inscription des propriétés qui seront éventuellement reconnues.

385

Le fonds n'est pas extrêmement généreux. La dotation est minime pour l'ensemble du Canada et pour le Québec. Il reste que, pour nous, c'est un instrument qui peut s'avérer important. S'il y a trois propriétés d'intérêt patrimonial qui en bénéficient, bien, ce sera trois propriétés qui pourront être mises en valeur.

390

Quant au programme *Ici Montréal*, j'ai participé, moi, à plusieurs reprises à des audiences à ce sujet-là. Je sais qu'il y a eu une proposition qui a été faite par la Commission du développement économique et urbain de la Ville de Montréal, à l'effet de mettre sur pied un programme qui s'appellerait *Ici Montréal*. À ma connaissance, il n'y a pas eu de décision de prise par la Ville. Et je dis bien «à ma connaissance». Mais je présume que s'il y a une décision qui est prise éventuellement, je serai bien évidemment informé.

395

Il est tout à fait évident que si un tel programme était mis sur pied par la Ville de Montréal, bien, nous, on s'assurerait qu'il y ait un arrimage à tout le moins théorique entre les deux programmes.

400

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Une dernière courte question. J'aimerais ça avoir vos commentaires sur le projet d'une coulée verte aménagée depuis la montagne dans l'axe de la rue Rachel, que vous proposez.

405

M. GHISLAIN DUFOUR :

Écoutez, ce qu'il faut expliquer, c'est que le projet qui est soumis, ce n'est pas un projet qu'on doit lire de façon littérale. Il y a des images qui font sursauter certains intervenants et qui font rêver d'autres intervenants.

410

Nous, on ne s'est pas donné le mandat de faire un plan d'aménagement qui soit un peu en définitif tel que ceux qui sont faits par les fonctionnaires de la Ville de Montréal. On s'est donné le mandat de... et je dois rendre hommage à Daniel Langlois d'Ex-Centris pour cela, parce qu'on a travaillé avec lui tout ce dossier-là. Et dans le fond, le mandat qu'on s'est donné, c'est de décroisonner un peu la vision qu'on peut avoir de l'aménagement du secteur, quitte à rêver un petit peu.

415

Et dans le cas de la rue Rachel, écoutez, c'est bien évident que quand on regarde la perspective que ça ouvre sur le mont Royal, quand on regarde l'aménagement actuel, l'idée de favoriser la plantation d'arbres dans cette perspective-là, elle est, ma foi, évidente lorsqu'on s'y arrête. Et l'image qu'on propose, nous espérons qu'elle pourra inspirer à la fois les autorités de l'arrondissement et les autorités de la ville centrale.

420

425

Mais tout ça, ça concorde avec ce que je disais puis ce qui est écrit dans le cadre du mémoire, c'est-à-dire que le boulevard Saint-Laurent, oui, c'est un axe nord-sud, mais c'est un axe qui ouvre sur les différentes perspectives sur les différents quartiers, notamment sur le mont Royal. La perspective qu'on a actuellement, elle est déficiente, bien évidemment, mais elle

430

pourrait être grandement améliorée par la plantation d'arbres des deux côtés. Ça ferait un lieu tout à fait naturel avec le mont Royal.

435

Et ce n'est pas une proposition qui est, comment dire, impensable, impossible. On parle d'un réaménagement somme toute mineur et de l'insertion d'arbres, ce qui se fait de façon très très courante dans la Ville de Montréal. Je pense qu'il y a un ensemble d'exemples dans les propositions qu'on fait qui sont de cet ordre-là.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

440

Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

445

Merci beaucoup, monsieur Dufour.

Je vais maintenant appeler madame Lise Roy, qui est la porte-parole du Regroupement des citoyens de Saint-Michel. Alors, je vous écoute, madame Roy.

Mme LISE ROY :

450

Je vous remercie beaucoup. Je voulais juste signaler en passant que nous sommes un regroupement très jeune, environ huit mois. Nous sommes un groupe assez – comment je dirais ça – assez actif et on s'inscrit un petit peu dans toutes les consultations publiques qu'il y a. En fin de compte, le Regroupement des citoyens, c'est un peu comme les consultations publiques,

455

c'est un peu dans le même esprit.

LE PRÉSIDENT :

460

Mais ce qu'on s'attend ce matin, c'est que vous nous présentiez brièvement votre point de vue sur le Plan d'urbanisme.

Mme LISE ROY :

465

Exactement. Alors, en tout cas, la présentation que nous avons déposée le 9 juin dans l'arrondissement Saint-Michel est un document qui a été fait par des simples citoyens qui n'ont pas d'habileté en informatique, ça fait que vous excuserez le document en question. Ce qui compte, c'est le contenu.

470 Alors, j'ai juste apporté une annexe pour nous présenter, pour présenter officiellement qui on est, je veux dire, notre mission, puis faire une petite correction parce qu'il y a eu une inversion lorsqu'on a fait une transcription. Enfin, je passerai vite dans le mémoire.

475 Les recommandations sont plutôt d'ordre pratique et on veut s'inscrire ainsi dans tous les gens qui sont à mettre en oeuvre les questions d'architecte, urbaniste. Alors, notre point de vue de simples résidents, c'est vraiment d'apporter un ordre plutôt pratique, ça fait que c'est pour ça que je parle, par exemple, de système de téléphonie à des endroits très très ciblés dans des arrondissements où c'est un peu plus – comment je dirais – un peu plus sombre, un peu plus isolé, pour apporter un peu plus de sécurité aux résidents qui circulent, aux citoyens. Ça peut être selon votre formule. C'est juste une idée un peu peut-être avant-gardiste.

480 Naturellement, on parle d'éclairage, de bancs, d'abris un peu plus. On parle de piste cyclable. Ça, on en a parlé amplement. On parle un peu plus, si c'était possible, d'avoir des abribus à des endroits qui sont très manquants. Parce que je veux dire, il y a des endroits, c'est très... il y a beaucoup de vent.

485 Maintenant, on a parlé ici de réglementation plus sévère aux incivilités. Ce qu'on voulait dire dans notre document, parce qu'on a oublié de renchérir un peu, ce qu'on se disait en tant que regroupement, c'est beau, il va y avoir plein de choses architectes, des beaux aménagements, on va aller de l'avant, moderniser, alors on se disait: c'est dommage si vous ne parlez pas à vos
490 partenaires à la Ville de réglementer un peu plus sévèrement ceux qui brisent, le vandalisme, ces choses-là, d'y voir. Alors, c'est pour ça qu'on parlait d'être un peu plus sévère vis-à-vis ces formes d'incivilité face au mobilier, aux malpropretés.

495 Maintenant, une chose qui me touche beaucoup à coeur, et c'est un petit peu plus moi dans le sein du groupe qui en a fait part, c'est les parcs. J'y tiens, dans le sens que j'aimerais, sans qu'on revienne tout le temps à faire des choses qu'on a eues dans le passé, mais je me souviens que j'ai vécu toute ma vie dans les parcs et je voudrais que la Ville de Montréal réfléchisse vraiment sérieusement à tout, lorsqu'on a décidé d'enlever les gardiens, puis je veux dire les monitrices, les moniteurs, puis plein d'activités qui se passaient alors dans les parcs,
500 conscientiser au fait que ça a eu des répercussions au niveau social énormes.

505 Je veux dire, il y a eu beaucoup de gangs aujourd'hui, d'attroupement. Les gens, les citoyens ont déserté les places vertes qui leur étaient, quand on est dans des quartiers dits sensibles de pauvreté, qui leur étaient accessibles. Et ceci dit, c'est que ça a aussi des coûts au point de vue des intervenants et, je pense, à tous points de vue pour voir à ceci. Puis en plus de ça, ça enlève une espèce...

510 Les gens demandent, demandent, demandent. Moi-même, je suis bien fatiguée de ça. Parce que le regroupement, je veux dire, on veut éduquer, renseigner les résidents et les impliquer un peu plus dans les prises de décision. D'avoir des infrastructures, c'est bien beau, de dépenser de l'argent là-dedans, dans les parcs, mais je pense que, je veux dire, il y a une limite à ça. C'est pour ça que j'entrevois, je sais pas comment faire, ça peut se faire petit peu par petit

515 peu, sans que ce soit partout, dans tous les parcs de la ville, mais j'entrevois qu'on devrait
revenir à – comment je dirais ça – à revitaliser tous les parcs de la Ville de Montréal qui est connu
à travers le monde. On a beaucoup de parcs.

LE PRÉSIDENT :

520 Je vais vous demander de conclure, madame Roy.

Mme LISE ROY :

525 Oui. Mais c'est parce que monsieur a parlé beaucoup puis j'achève. J'ai trois points à
dire. O.K.?

LE PRÉSIDENT :

Alors, rapidement, parce qu'on a des questions.

530 **Mme LISE ROY :**

D'accord. Maintenant, j'arrive à un point ici. Bon, c'est sûr que, je veux dire, il y aurait
deux ajouts que j'aimerais apporter, qui n'est pas dans le document.

535 Concernant les jardins communautaires, il m'apparaît qu'il y a plusieurs jardins
communautaires de la Ville de Montréal qu'il y a des places vacantes. Par observation, puisque je
suis en train d'en faire un moi-même, je veux dire, pour contrer des gangs de rue sur la 15e
avenue, j'ai noté qu'ils ne sont pas tout le temps attrayants ou, je veux dire, qu'ils ne sont pas
nécessairement – comment je dirais ça – ils ne sont pas tout à fait construits d'une façon à ce qu'il
540 y ait des activités, qu'il se passe des choses collectives. Et puis ça peut être des jardins
communautaires style paysager, où il y a une petite place où on peut faire venir comme Éco-
Quartier, Tandem, faire des fêtes de quartier.

545 Donc, j'aimerais ça qu'au lieu qu'on ait des jardins communautaires «straight», là, avec
des petits carrés, tout ça, puis qui se font vandaliser, puis qui ne sont pas tellement beaux dans
l'architecture, qu'on voit à ce que ça soit incrusté, je veux dire, dans le mobilier des
infrastructures.

550 L'autre, j'ai entendu parler beaucoup des citoyens qui parlent de loyers, de loyers, bâtir
des loyers à prix modique, à prix ci, à prix ça. Moi, j'ai commencé à en parler ça fait seulement
un mois, puis je vais vous le dire aujourd'hui.

555 J'aimerais que la Ville de Montréal invite les entrepreneurs qui construisent des maisons
pour défaire ces foutus ghettos-là. Je demeure dans un HLM. Je n'en veux plus de ghettos
comme ça. C'est des problèmes sociaux infinis et ça fait peur à bien, bien du monde, à bien des

résidants, puis ce n'est pas tellement pour créer de la richesse, de toujours contrer la pauvreté, la paqueter à quelque part.

560 Je ne peux pas tout expliquer mon idée, mais je veux juste vous dire que j'aimerais qu'on incite les entrepreneurs à bâtir dans leurs bâtiments de loyers abordables une proportion, un pourcentage de ce qu'on appelle de HLM. Moi, j'appelle ça des loyers mixtes, des loyers c'est-à-dire où c'est des loyers abordables, mais avec des règlements que, je veux dire, qu'on pourrait renchéir pour accepter, je veux dire, des gens venant pour un logement HLM à l'intérieur des résidants de prix abordable, avoir une réglementation.

565 Puis ça, c'est quelque chose que je vais élaborer beaucoup plus, puis que je vais présenter, je veux dire, je vais aller moi-même le présenter à la Société d'habitation du Québec, parce que je trouve que ça stagne à quelque part. On essaie de trouver des solutions. Puis moi, bien, j'ai un vécu de 12 ans, puis je peux vous dire que ça ne m'a pas aidée à me sortir de ma 570 misère de rester dans les HLM. Puis l'Office municipal, je veux dire, est pris avec de nombreux problèmes, puis eux autres mêmes, je veux dire, ça stagne dans les résolutions de problèmes.

Nous sommes, en dernier...

575 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, pour finir, s'il vous plaît.

580 **Mme LISE ROY :**

En dernier, monsieur, s'il vous plaît, lorsque j'ai parlé la dernière fois, j'ai parlé de l'inquiétude de la voie Pie-IX. Puis j'ai remarqué dans le Plan d'urbanisme, je ne sais pas si c'est fermé, c'est ferme ce 10 ans-là, mais on projette deux espèces de tramway – je ne me rappelle plus du nom – dans l'ouest. On aurait aimé qu'il y en ait un dans l'ouest puis un dans l'est, puis 585 qu'on saute tout de suite sur l'occasion de le faire sur Pie-IX, de développer ce genre de transport.

C'est notre grande déception. Je veux dire, avoir entendu ce que j'ai entendu, ça fait deux ans même passés que j'entends les conseillers municipaux parler soit de ligne blanche, de ci, de ça, puis ça tourne en rond. Ça stagne, ça n'avancera jamais. Ça fait que nous, on trouve 590 que ça pourrait apporter un peu plus de... dynamiser le quartier, enlever l'image de cette pauvreté. Parce que vraiment, il y a une partie des gens pauvres que, je veux dire – comment je dirais ça – qui voudraient aussi vivre dans un peu plus quelque chose de bien, puis avancer de l'avant.

595 C'était tout ce que je voulais dire. Puis je vous remercie à la commission puis à tout le monde d'avoir écouté.

LE PRÉSIDENT :

600 Merci beaucoup, madame Roy. Sauvez-vous peut-être pas tout de suite. Il y a des questions. Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

605 Madame Roy...

Mme LISE ROY :

Oui, monsieur Beauchamp.

610

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

615 ... d'abord, merci de votre mémoire. Il y a beaucoup de choses dans votre mémoire. J'ai essayé de me figurer, j'ai l'impression qu'il y a deux questions qui vous tracassent beaucoup, dont l'une est celle de la sécurité des gens et l'autre, me semble, est celle de délinquance ou de groupes de délinquants, ce qui laisse sous-entendre qu'il y a une expérience qui est difficile pour les gens de votre communauté dans le quartier où vous êtes. Est-ce que je me trompe en disant ça?

620 **Mme LISE ROY :**

625 Vous ne vous trompez absolument pas. D'ailleurs, je veux dire, je participe, on participe, pas juste moi, le groupe, au chantier de revitalisation sur la pauvreté dans Saint-Michel, puis je peux vous dire que quand on parle d'images, je veux dire, c'en est une grande question. Puis c'est pour ça que le regroupement – moi, je suis la deuxième porte-parole, si vous voulez – on avait déjà déposé un document, un mémoire sur la fusion des polices pour la sécurité des gens.

630 Puis moi, le deuxième souffle, qui est la poursuite que je donne, c'est justement que les gens vivent dans la peur. Il y a beaucoup de choses qui fait... il y a des désengagements des citoyens, à raison, puis je veux dire à tort, avec toutes les promesses qu'on nous fait, puis qu'on n'écoute jamais le citoyen quand il a de l'allure et qui demande qu'on les écoute, puis de faire avancer les choses. Mais il y a aussi beaucoup de peur, d'ignorance mêlée à ça.

635 Parce que je veux dire, quand on voit dans l'image du quartier, c'est dur de faire la démarcation avec des gangs, des vraies gangs de rue. Moi, je les connais. Je veux dire, on a déjà une étampe de ce numéro 67 dans notre stationnement. C'est pour ça qu'on fait un jardin communautaire. Puis je veux dire, entre beaucoup, beaucoup de délinquance qui côtoie ces gangs-là, puis les résidants, de plus en plus se «recoquillent» sur eux autres mêmes et refusent. Ça fait que ça va être un long travail pour nous comme mission d'aller chercher peu à peu ces gens-là.

640

Puis oui, c'est une préoccupation du groupe. Puis comme je vous ai dit, si on a déposé un premier mémoire sur la fusion des postes de police, c'est dû à la criminalité, la prostitution, la

645 drogue qui est 55e avenue puis des Prairies. Puis moi, je reste l'autre côté de la carrière. Mais de ce côté-là, ce n'est pas jojo. Je peux vous dire que les gens en ont marre. Je veux dire, oui, ça reflète beaucoup d'insécurité quand on parle de bancs, d'éclairage, puis...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

650 À propos du logement, si vous suivez l'audience sur le site, vous allez voir que beaucoup d'autres groupes font des analyses assez approfondies sur le logement et ça aidera votre groupe à enrichir sa réflexion.

Mme LISE ROY :

655 Je vous remercie de la ressource. Merci.

LE PRÉSIDENT :

660 Madame Chauvin.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

665 Ça se peut que je me trompe, mais est-ce que j'ai vu qu'il y avait un projet de bâtir un équipement collectif dans un parc dans votre quartier, de faire comme un centre communautaire?

Mme LISE ROY :

670 Bon, d'une part, moi, j'ai demandé de pousser vis-à-vis justement à ce que les grands garçons de 17-25 ans aient quelque chose. Puis autour de la table de *Vivre en santé Saint-Michel*, table de concertation, à force de pousser, d'en parler, il y en a des... les plus hauts placés, comme monsieur Bricault avec son projet de la carrière, monsieur Duranleau de *Vivre en santé Saint-Michel* et plein d'autres ont mentionné justement qu'il serait temps d'avoir un genre de...

675 Parce que de notre côté, du côté ouest de Saint-Michel, il faudrait qu'il y ait quelque chose, comme vous dites, d'un centre communautaire.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

680 Un bâtiment public?

Mme LISE ROY :

685 Oui. Vraiment ça nous manque, puis on a failli à notre chose. Il y a une église Sainte-
Yvette qui a été vendue à des Baptistes, alors qu'à tous les deux coins de rue, je vous assure, il
y a des églises comme ça, là. Je pense qu'on s'en allait passer pour une secousse puis donner
quelque chose à nos jeunes, les plus grands, qui sont justement dans la délinquance, puis je
veux dire, je trouve ça dommage. Ça fait que j'espère que ceux-là qui sont dans mon quartier,
690 *Vivre en santé Saint-Michel*, tous les autres, je pense qu'en fin de compte, ils ont écouté pas mal
mon cri, parce que ça fait longtemps que je crie. Ça fait que c'est ça, ça nous manque beaucoup.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

695 Merci beaucoup, madame.

Mme LISE ROY :

Merci, messieurs.

700 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame Roy.

705 J'appelle maintenant madame Joëlle Petit de la Coopérative d'habitation Parc Therrien.
Bonjour, madame. Alors, s'il y a quelqu'un qui veut s'asseoir avec vous, on peut tout à fait
rapprocher une chaise.

Mme JOËLLE PETIT :

710 Alors, bonjour, monsieur le président. Bonjour, madame, monsieur les commissaires.
Merci de nous recevoir et de nous écouter.

LE PRÉSIDENT :

715 Voulez-vous nous présenter peut-être la personne qui vous accompagne?

Mme JOËLLE PETIT :

720 Certainement. Alors, voici madame Martine Campeau, qui est vice-présidente de la
Coopérative d'habitation Parc Therrien. Mon nom est Joëlle Petit, je suis membre de cette
coopérative depuis 1997. Madame Campeau est vice-présidente depuis 2001.

725 Alors, vous avez déjà eu la copie du mémoire; donc, vous savez qu'il est plus bref que
ceux précédents. Par contre, il exprime une préoccupation que les membres de notre coopérative
avons. Nous sommes une douzaine de citoyens de Verdun qui habitons dans cette coopérative.

730 La Coopérative Parc Therrien a été fondée en 1984 avec double mandat: un mandat pour
aider les personnes et les familles à faible revenu en leur offrant un logement à coût raisonnable,
et favoriser des rapports humains et sociaux égalitaires et en facilitant une prise en charge de
l'individu au droit de se loger convenablement. C'est une coopérative qui fonctionne très bien.
Nous avons eu de maintes félicitations de la SCHL depuis longtemps.

735 Nous sommes également membres du comité *Action Verdun* pour que les citoyens se
mobilisent à surveiller le quartier plus adéquatement, parce que nous sommes également pris
avec les mêmes problèmes que madame, de délinquance et de violence dans le quartier.

740 Le mémoire, par contre, brièvement, est centré sur des recommandations
spécifiquement pointées sur des articles du Plan d'urbanisme, spécialement concentré dans
l'arrondissement de Verdun.

Alors, je ne veux pas relire devant vous le mémoire, mais je vais reprendre lapidairement
les trois articles dont il est question. Alors, il s'agit...

745 **LE PRÉSIDENT :**

Et on comprend ici, madame Petit, que le Plan directeur d'aménagement et les optiques
auxquelles vous faites allusion, c'est le Plan d'urbanisme de l'arrondissement de Verdun.

750 **Mme JOËLLE PETIT :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

755 Et que votre mémoire a d'abord été rédigé en janvier 2004 et communiqué au conseil de
l'arrondissement de Verdun.

Mme JOËLLE PETIT :

760 Oui, c'est exact.

LE PRÉSIDENT :

765 D'accord. Alors, on vous écoute.

Mme JOËLLE PETIT :

770 Alors, d'abord, il y a l'article 2.8 du Plan directeur d'aménagement des berges. Cet article préconise ce qu'ils appellent une mise en valeur du bord de l'eau. Il faut d'abord savoir que la Coopérative Parc Therrien est devant le parc Therrien.

775 Le parc Therrien est un très beau parc, sur lequel il y a plusieurs aménagements. Il y a des terrains sportifs. Il y a un aménagement pour les rollers. Il y a une piscine publique. La piste cyclable traverse ce parc. Il y a eu longtemps le Festival de cerfs-volants dans ce parc-là depuis longtemps. Donc, il s'agit d'un très bel aménagement.

780 Et si je cite la valorisation qui est préconisée dans l'article 2.8, on parle d'installer des salles de réception, de la restauration, des installations pour de la pêche, de la navigation de plaisance, du lien nautique avec la Rive-Sud, de l'installation de kayak, des installations sanitaires, et on continue comme ça.

785 Nous croyons fermement qu'il ne s'agit pas, à notre sens, d'une valorisation des berges. On ne voudrait recommander aux commissaires ici et à vous de peut-être pas préconiser l'installation d'équipements récréatifs plus lourds le long des berges.

On favoriserait plutôt l'ancien article 5.3.2 du Plan d'urbanisme de la Ville de Verdun qui, lui, adoptait plus un volet de conservation des berges. L'article est cité dans le mémoire. Ici, je peux le réciter pour le bénéfice de la commission. C'est que:

790 *«En vertu du schéma d'aménagement de la CUM, l'ensemble des berges de Verdun, à l'exception de celles bordant le canal de l'aqueduc, sont identifiées au schéma d'aménagement de la CUM comme faisant partie de la bande riveraine à protéger.»*

795 Donc, on parle ici d'un article visant la protection et la conservation.

800 *«Afin d'assurer cette protection, la Ville de Verdun appliquera sur les berges du fleuve Saint-Laurent les dispositions normatives découlant de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables telles que décrétées par le gouvernement du Québec en janvier 1996.»*

Donc, on aimerait plutôt privilégier cet article-là plutôt que la mise en valeur qui nous semble plutôt dénaturer les berges du parc.

805 Le deuxième article, l'article 3.3, qui concerne le secteur boulevard du Cerf-volant, est également une source de préoccupation pour les citoyens qui vivent dans ce coin-là, entre autres parce que le Plan d'urbanisme propose de débiter la construction du nouveau boulevard du Cerf-volant, qui va relier la rue Henri-Duhamel à la rue de l'Église, et ça, ça va permettre la construction au coeur même du parc d'un développement immobilier de grande envergure, notamment la construction de 500 nouveaux logements, dont 3 immeubles sur la rue Rhéaume et

810 6 immeubles sur le boulevard du Cerf-volant. Là-dedans, il y a des logements locatifs à 3 étages, des condos de phase 1 et de phase 2 de 8 étages chacun sur la rue Rhéaume, 3 habitations de 8 étages chacun, résidence pour personnes âgées de 8 étages, un autre de 20 étages et des cafés terrasses.

815 Ça nous semble un peu sauvage d'installer tout ça dans le parc. Alors, on aimerait beaucoup proposer à la commission de peut-être réviser ce développement immobilier qui nous semble un peu incompatible avec les besoins de logements locatifs, qui seraient plus nécessaires à Verdun que des condos de luxe actuellement.

820 Je me dépêche un peu, je ne veux pas manquer de temps, pour arriver à la troisième recommandation à laquelle nous tenons beaucoup, qui parle, l'article 3.5, de certaines intersections et voies de circulation.

825 C'est une des préoccupations qui nous touche davantage parce qu'elle parle de transformer les rues Troy, Allen et boulevard du Cerf-volant en voie d'accès pour le pont Champlain. Maintenant, ces rues-là qui sont des rues paisibles où vivent des familles, qui jouxtent l'hôpital de Verdun et sur lesquelles il y a un Centre de petite enfance à même la rue Troy, où chaque matin de 6 h à 9 h il y a des parents qui viennent débarquer leurs enfants, je vois difficilement comment la rue Troy pourrait devenir une voie d'accès pour le pont Champlain, alors
830 qu'il y a un CPE en plein milieu.

Alors, nous, c'est notre préoccupation. On voudrait vraiment qu'il y ait peut-être un approfondissement de la validation de ces voies d'accès là, entre autres parce qu'on ne pense pas que c'est valable pour le quartier. Ça risque d'être dérangeant, d'être bruyant, d'être
835 dangereux. Il y a énormément d'enfants et d'adolescents qui profitent des installations du parc. Une voie d'accès va peut-être rendre l'accès plus dangereux pour ces utilisateurs-là. Il y a l'hôpital. Il y a le CPE. Il y a également l'École Monseigneur-Richard qui est tout en arrière aussi. C'est plein d'enfants qui se rendent là le matin.

840 Une autre préoccupation qui nous occupe, c'est que le remblai devant le parc Therrien est constitué de terrains contaminés. Rien dans le Plan d'urbanisme ne nous laisse présager que cette information est connue et qu'il y a une préoccupation de voir comment la gérer et comment l'intégrer correctement s'il y a éventuellement des travaux dans le parc. Donc, il y a des terrains contaminés, et je ne sais pas si la Ville le sait et si elle a pris des mesures mitigatives pour soit
845 décontaminer ou s'en débarrasser adéquatement.

LE PRÉSIDENT :

Ça fait le tour de vos recommandations, madame Petit?

850

Mme JOËLLE PETIT :

Dans les grandes lignes, oui, les trois articles qui sont cités, c'est ce qu'on avait à dire.

855 **LE PRÉSIDENT :**

Première question peut-être. Étant donné que votre mémoire a été élaboré et que les recommandations s'adressent, en fait, à l'arrondissement de Verdun, quand vous avez pris connaissance du projet d'urbanisme de Montréal, est-ce que c'est parce que vous avez retrouvé
860 dedans les choses que vous ne souhaitiez pas avoir dans le Plan d'urbanisme de Verdun?

Mme JOËLLE PETIT :

En fait, dans le Plan d'urbanisme de Verdun et de Montréal, la chose commune... non,
865 en fait, la chose, le point qui nous trouble le plus, c'est qu'on ne trouve ni dans l'un ni dans l'autre des justifications à l'article 3.5. Dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, les deux premiers articles, on y retrouve des éléments communs.

Et l'arrondissement Verdun a répondu à notre mémoire, nous a renvoyé un document en
870 disant: «Bon, les arguments que vous avancez, certains sont compatibles avec certains autres articles.» Et, entre autres, le développement immobilier du parc Therrien, il est déjà ficelé, il est déjà avancé. Il y a déjà deux coopératives qui sont pratiquement montées au moment où on se parle.

875 Alors, je vois bien qu'effectivement, par le temps qu'on a rédigé ce mémoire et par le temps qu'on s'informe de ce que le Plan d'urbanisme de la Ville avait fait, effectivement, ça ne... je comprends ce que vous voulez dire, il n'y a pas forcément une concomitance entre ce que la Ville dépose et ce que l'arrondissement a déjà décidé, ce qui est déjà ficelé.

880 Et je peux vous donner pour preuve à ça, c'est que j'ai accès au sommaire décisionnel de la Ville de Montréal et j'ai réalisé bien trop tard que les deux coopératives et les constructions immobilières sont l'objet de sommaire décisionnel déjà ficelé et disponible sur le site GTT de la Ville de Montréal. Alors, évidemment, cet aspect-là dans le mémoire...

885 **LE PRÉSIDENT :**

Parlons en termes très concrets, madame Petit. Vous affirmez que dans un site public reconnu comme parc, on veut construire de l'habitation. Est-ce que c'est ça que vous dites?

890 **Mme JOËLLE PETIT :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

895 D'accord.

Mme JOËLLE PETIT :

900 C'est déjà commencé. Il y a déjà deux coopératives qui sont montées.

LE PRÉSIDENT :

905 Autrement dit, dans le Plan d'urbanisme en vigueur de Verdun et dans le Plan d'urbanisme projeté de Montréal, ce qui est identifié, selon vous, comme espace vert sur les cartes et reconnu comme parc, est actuellement occupé ou en voie d'occupation par un projet immobilier.

Mme JOËLLE PETIT :

910 C'est ma compréhension, effectivement, de ça.

LE PRÉSIDENT :

915 C'est votre compréhension, d'accord.

Mme JOËLLE PETIT :

920 J'ai un peu de difficulté à obtenir de l'information précise sur ça, précisément. Parce que quand on fait appel à la Municipalité de Verdun et que je demande, par exemple, des précisions sur les terrains contaminés ou s'il y a une évaluation par le ministère de l'Environnement, s'il va éventuellement avoir des audiences de BAPE ou des choses comme ça, je n'ai pas de réponse adéquate à mes requêtes. Je n'en ai pas à ce stade-ci.

925 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

Monsieur Beauchamp, est-ce que vous avez des questions?

930

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Ce qui m'intriguait, c'était la première chose. Mais là, vous avez dit que déjà les choses sont en cours.

935

Mme JOËLLE PETIT :

Oui.

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

Y compris pour ce qu'on pourrait appeler, ce qu'il semble d'après ce que vous avez dit, une dérogation à la Politique du littoral avec des équipements lourds en rive. Ça aussi, c'est en train d'être...

945

Mme JOËLLE PETIT :

Je ne le sais pas, actuellement, à ce stade-ci, si c'est en cours. Je n'ai pas vu le sommaire décisionnel ficelé à la Ville pour ça. La seule chose que j'ai vue, qui va concrètement se faire, c'est les logements dans le parc. Ça, j'ai vu que ça allait être en voie d'être fait. Je n'ai pas d'information à savoir si le développement de la berge allait se faire tel que prévu. Je n'ai pas non plus davantage d'information sur les rues, les voies d'accès de boulevard Cerf-volant et Rhéaume.

950

955

Par contre, chaque semaine dans le Messenger de Verdun, il y a un article sur un urbaniste, monsieur Jean Cardin, qui explique sommairement aux citoyens que, bon, la rue Rhéaume va faire l'objet d'aménagement. Il n'est jamais question de bretelle d'accès à l'autoroute Champlain. On parle seulement d'aménagement, sans donner d'information sur la vision de ça.

960

Par contre, quand moi je le lis le plan Verdun et que je fais le lien avec ce que je lis dans le journal, je me dis que ça ne se peut pas que les deux ne soient pas liés. Et les travaux sont déjà là. Les grues sont là, les tuyaux d'égout sont là et je n'arrive pas à avoir l'information adéquate.

965

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Mais le problème que je perçois, c'est que le Plan d'urbanisme de la Ville est une chose dont les mailles sont assez larges. Et là, on tombe dans un micro projet qui a peut-être passé à travers les mailles du Plan d'urbanisme lui-même.

970

Par ailleurs, ce que vous évoquez sur la dérogation à la Politique sur l'aménagement des berges, là touche une série d'autres juridictions de caractère provincial qui sont d'intérêt. S'il y avait un quai, par exemple, qui est construit, là on tombe dans un autre type de réglementation sur laquelle vous pourriez avoir prise.

975

Mme JOËLLE PETIT :

Vous avez raison. En effet, je...

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

Mais comme vous avez demandé des informations et que personne ne, semble-t-il, vous a répondu, ça fait que là on n'a pas suffisamment d'information rigoureuse pour être capable de bien comprendre.

985 **Mme JOËLLE PETIT :**

990 Non, effectivement, ça explique un peu la démarche ici. Même si je comprends bien que c'est très petit et très pointu, je sais qu'il y a des préoccupations environnementales qui ne sont pas forcément de nature réglementaire spécifique à la ville.

Par contre, quand je demande, on me réfère plus haut. Je sais très bien que l'aménagement des berges, ça relève du fédéral. Je sais aussi que la voirie, c'est autre chose, et c'est un tissu...

995 **LE PRÉSIDENT :**

1000 Mais c'est très légitime et ça nous permet de comprendre, au fond, les failles ou les difficultés de mise en oeuvre d'un plan d'urbanisme. Entre les principes et la réalité, il y a parfois une certaine distance.

Mme JOËLLE PETIT :

Je suis d'accord.

1005 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Chauvin.

1010 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Les travaux que vous voyez dans le parc Therrien ne sont pas liés en partie à l'aménagement d'une conduite de surverse directement au fleuve?

1015 **Mme JOËLLE PETIT :**

Ces travaux-là qui étaient faits l'été passé, oui. L'été passé, effectivement, ce sont les travaux qu'on a vus et ces travaux-là se sont terminés en décembre. Et là, il y a d'autres contingents constructifs qui sont arrivés, et c'est là-dessus que je n'ai pas d'information.

1020

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1025 Lors de la première partie de l'audience, il a été question à quelques reprises du fait qu'à Verdun, on voulait aménager une plage le long des berges, probablement dans -- je pense qu'ils appelaient ça l'Anse-à-la-tortue. Est-ce que ça, c'est un type d'aménagement que vous apprécieriez?

Mme JOËLLE PETIT :

1030 Une plage?

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1035 Oui.

Mme JOËLLE PETIT :

1040 Vous me l'apprenez. Je n'étais pas au courant. Moi, les préoccupations du pôle civique, c'est que ça respecte l'environnement et le tissu social le mieux possible.

1045 La préoccupation que j'ai au parc Therrien, c'est que si on fait un développement anarchique de gentrification de condos, de logements de toutes sortes -- et je parle par expérience, parce que j'habite à la Ville de Montréal depuis plusieurs années et j'ai fait plusieurs quartiers qui n'étaient pas forcément des plus huppés -- c'est que quand les jeunes s'approprient un parc pour y faire des activités constructives, c'est à peu près impossible de demander à ces jeunes-là de s'approprier un parc qui va être fait un mille plus loin, avec trois peupliers et une clôture Frost, puis dire: «Ayez le même fun là-dedans», ça ne marche pas.

1050 Ce parc-là est déjà approprié par la jeunesse. Et je me vois mal comment la disparition de ce parc-là va réduire les problèmes qui sont cités ici comme étant les préjugés négatifs associés à la pauvreté, et à tous les problèmes de vandalisme et de désœuvrement qu'il y a dans ce quartier-là qui se débat beaucoup pour faire un réaménagement positif. Si vous enlevez le parc à ces jeunes-là, c'est quasiment une provocation et une porte ouverte à ce qu'ils aillent se désœuvrer ailleurs.

1055 La coopérative où j'habite a été défoncée trois fois en dedans de trois mois. Et ça, ça a été commun dans notre pôle. Moi, je trouve que la disparition du parc ne va pas régler ces problèmes-là, ni la gentrification sauvage d'amener des condos de luxe. Il y a déjà des condos La Brise, il y en a déjà sur LaSalle, ils ne sont même pas remplis à pleine capacité. Je justifie mal d'en mettre dans le parc. Mettez-en ailleurs si vraiment c'est nécessaire. Mais dans le parc, je trouve que ça va être un manque.

1060

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1065 Merci beaucoup, madame.

LE PRÉSIDENT :

1070 Merci beaucoup, madame Petit.

Mme JOËLLE PETIT :

 Merci.

1075 **LE PRÉSIDENT :**

 Merci également madame Campeau.

1080 Alors, j'appelle maintenant messieurs Jacques Cordeau et Serge Bourgon pour le Comité environnement du syndicat des cols bleus de Montréal. On vous écoute, messieurs.

M. JACQUES CORDEAU :

1085 Oui, merci, c'est ça, moi, je suis Jacques Cordeau. Je suis président fondateur du Comité de l'environnement. Il y a quinze ans, donc, je l'ai fondé. Je l'ai présidé pendant douze ans, je suis maintenant à la retraite. On a un nouveau président du comité, mais je suis accompagné du confrère Serge Bourgon qui fait partie du comité depuis au moins quatorze ans.

1090 D'abord, monsieur Paré, bonjour! Madame Chauvin, monsieur Beauchamp, ça nous fait plaisir de vous revoir.

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

LE PRÉSIDENT :

1095 Je vous demanderais peut-être surtout de nous lire vos recommandations.

M. JACQUES CORDEAU :

1100 D'accord.

LE PRÉSIDENT :

1105 Parce qu'on a lu la substance et ça nous permettra, nous, de poser des questions.

M. JACQUES CORDEAU :

D'accord. Je vais terminer avec un dernier point, le zonage solaire.

1110 (L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

LE PRÉSIDENT :

1115 Merci beaucoup, monsieur Cordeau. Peut-être que monsieur Bourgon veut rejoindre monsieur Cordeau à la table pour les questions de la commission.

Monsieur Beauchamp, vous avez quelque chose à ce stade-ci? Madame Chauvin?

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1120 Votre mémoire fait plusieurs recommandations par rapport à l'environnement et j'aurais tendance à vous demander la chose suivante.

1125 L'intervention des cols bleus, en termes d'entretien des voies publiques et de la propriété publique, a un impact important dans l'ensemble des territoires municipaux. Je pourrais donner l'exemple, par exemple, du fait que dans l'ancienne Ville de Verdun, quand il y a eu la grève des cols bleus, il y a un certain nombre de tâches, coupe de gazon, etc., qui ont été effectuées par des employés réguliers de la Ville, qui se sont rendu compte à cette occasion-là qu'il était peut-être bon d'intégrer des exigences ou des critères liés à l'entretien des terrains quand on en planifie l'aménagement, de façon à ne pas écorcher les arbres quand on fait le gazon, à ne pas arracher les supports à vélo quand on enlève la neige, etc., etc.

1135 Étant donné qu'on parle beaucoup d'avoir un aménagement du domaine public beaucoup plus convivial pour le piéton, j'aimerais vous entendre sur comment est-ce que les cols bleus peuvent participer à cette réflexion-là pour assurer que les aménagements qu'on fasse supportent nos périodes d'entretien d'été et d'hiver le plus facilement possible.

M. JACQUES CORDEAU :

1140 Bien, là, c'est assez pointu. Je vous ai mentionné qu'on avait un comité paritaire en environnement avec l'employeur. C'est déjà là un milieu intéressant pour commencer à regarder à mettre des plans de formation, des programmes d'intervention auprès de nos employés pour cibler des sujets précis.

1145 L'exemple que vous donnez, ça pourrait en être un. On a plusieurs dossiers d'ouverts à ce niveau-là. On fait la formation sur les moteurs ralenti, l'effet de serre, mais on peut aussi faire la formation... d'ailleurs, on le fait, j'ai ici un formateur. L'hiver, à chaque année il y a un cours neige à la Ville où on a profité d'intégrer dans le cours neige de faire attention à nos arbres urbains au passage des déneigeurs, tout ça.

1150

Donc, il y a plusieurs niveaux, plusieurs façons d'atteindre nos employés, en autant que la Ville veut bien mettre l'aide qu'il faut au comité paritaire pour qu'on puisse atteindre l'ensemble de nos employés sur différents sujets.

1155

Nous, on le fait syndicalement avec le journal syndical, on fait de la sensibilisation depuis quinze ans. On le fait en assemblée régulière, mais c'est quand même limité. Si on veut maximiser tous ces efforts-là de réflexion et d'atteindre l'employé et de le former, il faut le faire avec l'employeur. Puis là, on s'est mis justement un comité paritaire pour atteindre ces objectifs-là.

1160

LE PRÉSIDENT :

Oui, on vous écoute, monsieur.

1165

M. SERGE BOURGON :

Dans la vie de tous les jours, moi, je fais des trottoirs, je fais des entrées charretières.

1170

Il y a une expertise sur le terrain qui est indéniable, qui est le fait qu'il y a des endroits névralgiques à la Ville de Montréal. Je pense, entre autres, à la protection des arbres, où les arbres ont atteint un diamètre qui est rendu trop grand pour la portion de terre qu'on leur laisse, donc les boîtes d'arbre, ce que, nous, on appelle à l'intérieur des boîtes d'arbre. Donc, à chaque fois que moi, j'ai l'occasion, je les agrandies ces boîtes d'arbre là. Sauf que le problème dans plusieurs circonstances, c'est un problème économique, c'est un problème de choix politique, qui fait en sorte qu'on va protéger les arbres de petite dimension au lieu de protéger les gros.

1175

Et sur le terrain, on a une très grande expertise avec des élagueurs, des émondeurs, des horticulteurs, qui ne font pas juste que de la plantation annuelle, qui font l'entretien des vivaces, qui font l'entretien des arbustes et qui voient les erreurs d'aménagement qui ont été faites et qui essaient de faire en sorte que ces erreurs-là ne se reproduisent pas. Donc, sur le terrain, dans la vie de tous les jours, on a tout le temps des gens qui ont des idées, qui ont des solutions aux problèmes qui surviennent en milieu urbain.

1180

Si on fait juste penser à la rue Saint-Denis, entre Sherbrooke et Sainte-Catherine, où c'est une succession de parcomètres, lampadaires, arbres, bornes-fontaines, etc., etc., il n'y a aucune protection au niveau des arbres qui se fait là l'hiver. Donc, la moindre petite écorchure, que ce soit par des camions de livraison, que ce soit du déneigement en hiver, il y a une multitude de petites solutions qu'on est prêts à mettre en application. On a des solutions dans le champ qui viennent de nos confrères et de nos consoeurs. Malheureusement, il y a des décisions politiques, il y a des choix politiques qui se font, qui font en sorte que ces décisions-là ne se rendent peut-être pas en bout de ligne.

1190

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1195 Au niveau de l'eau, vous parlez de vider les puisards. Je trouve ça très important. Je suis tout à fait d'accord avec le fait qu'il faut que nos conduites souterraines soient aptes à véhiculer l'eau. Vous parlez aussi de faire l'entretien des voies publiques à l'eau brute. Je ne suis pas sûre, mais je pense que les camions-citernes s'alimentent aux bornes-fontaines.

1200 Est-ce qu'il n'y a pas une contrainte opérationnelle énorme à faire en sorte que de penser que nos camions sur les rues pourraient s'alimenter à l'eau brute, puisqu'il n'y a pas de système de distribution d'eau brute sur le territoire de l'île?

M. JACQUES CORDEAU :

1205 Oui. Bien, c'est ça qu'il va falloir commencer à envisager. De la même façon que nos camions vont s'alimenter en essence, on ne va pas à Montréal-Est aux raffineries pour faire le plein d'essence, on a des citernes dans nos clos de voirie, la pompe qui va avec. Donc, ce qu'on proposait, tout simplement d'avoir des systèmes adéquats dans les milieux de travail avec de l'eau brute.

1210 Et on sait qu'autour de la ville, je ne sais pas précisément quelle ville, mais il y en a qui fonctionnent à l'eau brute. Je pense que c'est Montréal-Est, je le dis sous toute réserve, puis peut-être Longueuil, ils ont une inscription sur les camions à l'effet que c'est de l'eau brute.

1215 Donc, c'est possible. Ce serait pour la Ville avec ses ingénieurs des travaux publics de regarder la faisabilité. Nous, on pense que nos cours de voirie sont suffisamment grandes pour avoir un réservoir suffisamment grand pour pouvoir alimenter nos camions. Et mieux que ça, on a beaucoup aussi de clos de voirie. L'île de Montréal, ça le dit, on a de l'eau tout le tour. Donc, on a des clos de voirie qui sont plus près du fleuve, des clos de voirie qui sont plus près de Rivière-des-Prairies, etc., ce serait facile d'avoir même directement l'alimentation directement à l'eau.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1225 Vous parlez de la diminution de la quantité de sel et d'abrasifs utilisés. Je pense que Montréal est championne en Amérique du Nord en termes d'utilisation de sel et d'abrasifs. Je pense qu'il y a eu des développements technologiques aussi pour avoir un mélange saumuré plutôt que l'épandage de sel; donc, il y a pas mal d'évolution.

1230 Je sais aussi que souvent, l'hiver, les administrations municipales essaient d'être prudentes, parce qu'il y a beaucoup de plaintes ou même de poursuites de la part de citoyens pour les trottoirs glacés ou mal déneigés. En tout cas, c'est une source d'inconfort importante. En hiver, à Montréal, dès qu'il y a de la neige, on veut qu'elle soit enlevée des trottoirs et des rues.

1235 Comment vous réagissez à ça, au fait qu'on doit quand même assurer la sécurité pour le transport des personnes et des marchandises sans gaspiller pour l'environnement?

M. JACQUES CORDEAU :

1240 Bien, nous, on se réfère, il y a un nouveau code de gestion des sels qui vient du fédéral. Le ministère de l'Environnement a émis quelque chose, une directive, au mois de janvier cette année, je crois. Donc, ce serait d'arrimer nos opérations avec le nouveau code d'utilisation des sels du fédéral.

1245 Puis il y a même des villes qui n'ont pas attendu ce code-là. Otterburn-Park et Toronto ont changé leur mode d'emploi des sels, ils ont diminué la consommation sans minimiser les risques routiers. À cet effet, ils ont fait exactement ce qu'on a fait avec les moteurs ralentis, ils se sont assis avec les employés, ils ont expliqué maintenant les nouvelles normes de sel et comment fonctionner, il y a même des nouveaux appareillages, et puis ils sont arrivés avec une réduction
1250 très intéressante des sels sans mettre en risque l'aspect routier.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1255 Une dernière toute petite question.

M. JACQUES CORDEAU :

Oui.

1260 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

C'est qu'il y a d'autres mémoires dans lesquels ont fait état de la pollution nocturne par l'éclairage de nuit. Avez-vous une réaction à ça comme connaissant très bien la ville?

1265 Que ce soit le jour ou la nuit, il semblerait que Montréal soit vraiment très très éclairée comparée à beaucoup d'autres villes en Amérique du Nord, la nuit. Comment est-ce qu'on peut limiter ça?

M. JACQUES CORDEAU :

1270 Là, on ne l'a pas abordé dans le mémoire. Sauf que moi, ça fait des années que je suis toujours stupéfait de voir pourquoi le centre-ville est si éclairé que ça. Aussi, on a été...

1275 C'est sûr que l'hôtel de ville à l'époque, on a décidé de l'éclairer mur-à-mur. C'est sûr qu'il y a un aspect esthétique très beau, très joli, mais on trouve que c'est quand même de l'énergie supplémentaire de gaspillée. Puis je me mets aussi dans la peau des astronomes amateurs, effectivement, ils ont beaucoup de difficulté à observer le ciel à Montréal et autour de la région.

1280 C'est vrai qu'il y a une pollution au niveau de l'éclairage, c'est le problème de toutes les grandes villes de l'Amérique du Nord et de l'Europe. Il y a vraiment une alerte des astronomes amateurs là-dessus. Mais je ne peux pas vous en dire beaucoup plus là-dessus.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1285 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1290 Très brièvement, monsieur.

M. SERGE BOURGON :

1295 Oui, très brièvement. Concernant la première, la question précédente, il y a des choix qui se font. Je veux dire, il y a quelques années, pour moi à m'occuper du déneigement de nuit au centre-ville, donc la région record consommation de sel, il y a des choix qui se font. Normalement, on devrait apporter plus souvent qu'autrement neuf portions de sable pour une portion de sel, ce qui est très, très, très souvent négligé par l'administration locale. Ce qu'on veut, c'est que le centre-ville...

1300 Je ne sais pas si vous rentrez au centre-ville l'hiver, mais moi, je demeure dans Hochelaga-Maisonneuve, je suis propriétaire dans Hochelaga-Maisonneuve. Je pars, moi, mes trottoirs, ils sont blancs, mes rues sont blanches, et aussitôt que je rentre dans la région Ville-Marie, je pourrais marcher en souliers douze mois par année parce qu'il y a une surconsommation de sel.

1305 Il y avait un problème aussi avec la pierre concassée parce qu'on disait que ça augmentait les coûts, on devait vidanger les puisards. On a un problème de vidangeage des puisards. Il y avait un problème de puisard. Il y avait un problème d'escalateurs aussi, d'escaliers mobiles, qu'il y avait beaucoup de tours à bureau qui se plaignaient que ça bloquait les escalateurs. Donc, ils ont continué de diminuer la consommation de pierre concassée et de sable justement à cause de ça. Et on a augmenté la quantité de sel. Il y aurait moyen de pouvoir ramener ça.

1310 Il y a une autre question aussi que je me pose et que je me suis posé tout l'hiver passé, concernant votre dernière question. Les tours à bureau, pourquoi elles sont toutes éclairées du premier étage au dernier étage? Je ne pense pas qu'il y ait énormément d'employés de bureau à 3 h du matin, les vendredi soir ou dans les nuits de dimanche à lundi. Je ne comprends pas que toutes ces tours à bureau là soient éclairées du rez-de-chaussée jusqu'au dernier étage.

1320 Il me semble qu'il pourrait y avoir des politiques qui pourraient s'engager à l'intérieur de ça. Je veux bien croire qu'il y a de l'entretien qui se fait de nuit à l'intérieur de ça, mais il me semble qu'il y a certainement un gaspillage qui s'effectue et qu'une tour à bureau qui a 15, 20, 25 étages, ça dégage beaucoup de lumière.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1325

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1330 Merci, messieurs.

M. JACQUES CORDEAU :

1335 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1340 Avant d'inviter la prochaine personne, je veux juste signaler que, encore une fois, s'il y a des citoyens qui ne se sont pas inscrits, qui sont présents aujourd'hui et qui veulent se faire entendre brièvement, vous devez donner votre nom d'avance à madame Stéphanie Espach.

1345 Alors, j'appelle maintenant monsieur Richard Bergeron pour Projet Montréal. Alors, j'aimerais que vous vous présentiez et que vous présentiez également la personne qui est avec vous. Je rappelle aussi que la commission a lu les mémoires. Donc, plus rapidement vous en venez aux recommandations, plus ça nous permet, nous, de poser des questions.

M. RICHARD BERGERON :

1350 Monsieur le président, bonjour, madame et monsieur les commissaires. Alors, nous nous présentons aujourd'hui au nom de Projet Montréal, qui est un nouveau parti politique municipal reconnu depuis un mois par le directeur général des élections et qui tentera de faire parler de lui le plus possible à la prochaine élection municipale prévue pour novembre 2005, ou qui sera peut-être appelé plus tôt, suite aux événements de hier soir que tout le monde connaît.

1355 Alors, notre mémoire aborde la question de la qualité de vie à Montréal et de deux stratégies principales en habitation et en transport. Mais d'abord pour se mettre en contexte, nous partons de cet énoncé du Plan d'urbanisme de la Ville à l'effet qu'il va se construire, grosso modo, 150 000 logements d'ici dix ans dans la région de Montréal et que, sur l'île de Montréal, il y
1360 voudrait dire que Montréal ne serait pas capable d'absorber même la croissance démographique prévue pour les seules dix prochaines années.

1365 Alors, il nous apparaît que, implicitement à cette affirmation, c'est que Montréal arrive au bout de son potentiel de développement. Et si tant est qu'il y ait encore du potentiel de développement dans la grande région métropolitaine, c'est forcément dans les couronnes que se situerait l'avenir de Montréal. Alors, nous croyons que c'est faux au niveau des faits et que c'est défaitiste.

1370 D'abord, faux au niveau des faits. Si Montréal avait la densité de Paris intra-muros, on y trouverait 10 millions d'habitants et 10 millions d'emplois uniquement sur l'île de Montréal. Il ne s'agit pas ici d'exagérer mais simplement de se mettre en contexte.

1375 Par exemple, un exemple plus précis, le plan évalue à 15 000 logements la capacité d'accueil résiduelle du centre-ville de Montréal. Alors, pas besoin d'être devin ou même spécialiste pour savoir qu'il y a de la place au centre-ville de Montréal pour facilement 50 000 logements de plus.

1380 Alors, nous, ce que nous soutenons, c'est que Montréal pourrait aisément accueillir toute la croissance démographique prévue à Montréal d'ici l'an 2100 sans aucun problème et sans aucunement nuire aux autres fonctions urbaines. Et de surcroît, si Montréal savait y faire, elle pourrait convaincre plusieurs centaines de milliers d'ex-Montréalais qui ont déménagé dans les couronnes dans les dernières années de revenir vivre à Montréal.

1385 C'est une vision défaitiste que celle de parler d'une capacité résiduelle de 110 000 logements. Il faut reconnaître que le premier moteur de la croissance économique, c'est la vitalité démographique. Qu'est-ce qui explique qu'il y ait une si belle vitalité économique, croissance économique dans les couronnes, c'est qu'il y a une très forte vitalité démographique dans les couronnes. De fait, depuis 1990, les couronnes ont gagné 350 000 habitants. Les couronnes, c'est tout ce qui est hors île de Montréal.

1390 D'où viennent ces 350 000 habitants? Ils viennent à 100 % de Montréal. Une analyse des migrations interrégionales, interprovinciales, internationales du solde des décès et des naissances démontre que les quatre régions administratives, qui entourent Montréal et qui font le reste du Grand Montréal, ont soutiré leur 350 000 derniers habitants à la région 06, à savoir Montréal. Ce qui veut dire que Montréal perd la bataille de la qualité de vie, y compris les couronnes. Parce que la raison qui incite les gens à déménager, c'est de rechercher une meilleure qualité de vie.

1400 Alors, nous, à Projet Montréal, on ne croit pas que la mission première de Montréal soit d'alimenter la croissance démographique et la prospérité économique des couronnes. Alors, on croit que l'avenir de Montréal, du Grand Montréal, c'est sur l'île de Montréal qu'il réside. Alors, il faut engager contre les couronnes et au nom du développement durable la bataille de la qualité de vie sur l'île de Montréal et donc, de la croissance démographique et de la croissance économique sur l'île de Montréal. On propose deux domaines d'action principaux dans le mémoire: l'habitation et les transports.

1410 D'abord, l'habitation. On sait depuis longtemps, depuis la Deuxième 1915-1917, il y a eu une théorie générale qui est celle de l'écologie urbaine, l'École de Chicago, on sait que si on laisse le marché s'occuper librement de répartir la population sur un territoire, on va se ramasser avec une ville des ghettos: tous les riches au même endroit, tous les pauvres à un autre endroit.

1415 Ce que l'on constate, ce que l'on déplore au vu de ce que produit, du côté un peu malsain, de ce que produit le marché parfaitement libre, toutes les politiques urbaines dans le monde en matière d'habitation chez les pays un peu soucieux de paix sociale visent à atténuer cette ville des ghettos. Alors, le Plan d'urbanisme prétend le faire. Cependant, il y a un partage des tâches dans le Plan d'urbanisme qui ne permettra pas d'atténuer la ville des ghettos, qui, au contraire, va la renforcer.

1420 On dit, l'essentiel de ce qui va se faire à Montréal comme logements va être fait par le marché. Le marché a ses propres exigences de rentabilité. Donc, il y a ses cibles: le Centre-ville, les abords du canal Lachine, le Plateau Mont-Royal maintenant. Et en parallèle, résiduellement, le secteur public va s'occuper des besoins les plus pressants de la population qui, bien sûr, sont concentrés dans les quartiers les plus pauvres. Ça veut donc dire que cette manière d'approcher le partage des tâches entre le public et le privé, tel que contenu au Plan
1425 d'urbanisme de la Ville 2004-2014, va renforcer la partition sociale et économique de l'espace métropolitain.

1430 À cet égard-là, la solution que nous proposons, c'est ce qui est appelé dans le Plan d'urbanisme «zonage d'inclusion» et ce dont madame a parlé plus tôt, madame d'un comité de citoyens, à savoir forcer les promoteurs à inclure une certaine proportion variable suivant les quartiers, suivant les besoins, de logements sociaux à tous les projets, de telle sorte que les populations défavorisées ne soient plus exclues du Centre-ville, ne soient plus exclues des abords du canal Lachine et ne soient plus à l'opposé confinées à certains secteurs de Hochelaga-Maisonneuve ou de Saint-Michel et autres secteurs. Alors, première solution, l'habitat mixte.

1435 Deuxième problématique, dès qu'il y a un développement immobilier, il y a un phénomène de spéculation qui naît et qui s'inscrit dans un processus graduel de remplacement de la population résidante d'origine par une nouvelle population, ce phénomène qu'on appelle de la gentrification. Alors, le meilleur exemple qu'on puisse avoir ces dernières années à Montréal, c'est le Plateau Mont-Royal.
1440

1445 Alors, les populations qui habitent présentement les quartiers qu'il serait le plus important de redévelopper... et d'ailleurs, le plan est d'accord pour que l'on concentre l'effort de développement à la périphérie immédiate des stations du métro, des équipements lourds de transport collectif, alors les équipements lourds de transport collectif, ils tombent dans certains quartiers. Comme, par exemple, c'est les quartiers anciens de Montréal, ceux qui ont une plus forte densité, comme, par exemple, c'est tous les quartiers les plus pauvres de Montréal.

1450 Si, d'une part, on dit: «C'est là qu'il faut développer» mais que, d'autre part, on sait que les mécanismes naturels du marché vont entraîner un remplacement de population, les populations résidentes elles-mêmes devinent ces mécanismes-là, puis ils ont développé un réflexe, ils s'opposent à tout ce qui est annoncé pour leur quartier. Alors, il faut trouver le moyen d'aller chercher l'accord des populations résidentes pour le développement durable de Montréal.

1455 Comment aller chercher cet accord-là et leur garantir leur droit à leur logement, à leur quartier, à leur ville? Comment? La solution qui est proposée par Projet Montréal: publier un rôle des loyers. Le secteur du logement locatif est l'un des rares secteurs où tout le monde n'a pas accès à toute l'information. Or, c'est l'une des règles de base des bons fonctionnements du marché, c'est que tout le monde ait en même temps accès à toute l'information.

1460 Si Martha Stewart a des problèmes aux États-Unis, c'est parce qu'elle a eu une heure avant accès à de l'information.

1465 On applique ce principe dans le secteur immobilier général: le rôle d'évaluation est public. Un des rares secteurs, et c'est une dérogation au principe de base du bon fonctionnement du marché, où ce n'est pas appliqué, c'est le secteur locatif marchand.

1470 Alors, nous croyons que la publication du rôle des loyers rassurerait les populations et, de surcroît, avec l'insertion d'un certain pourcentage de logement social dans tous les projets immobiliers, permettrait de réaliser ces deux moyens-là, permettrait de réaliser les ambitions que l'on a pour le redéveloppement du coeur de Montréal.

1475 Maintenant, l'autre volet, transport durable. Le pire problème de qualité de vie à Montréal, c'est la circulation automobile: bruit, smog, danger, et j'en passe. Rien qu'au cours de la période 1987-1998, la circulation automobile a augmenté de 25 % au Centre-ville, de 21 % dans l'ensemble des quartiers centraux hors centre-ville et 38 % en partie est et ouest de Montréal. Depuis 98, on le saura bientôt parce qu'il y a l'enquête O-D 2003 qui va être publiée prochainement, ça doit être des taux assez effarants avec la belle croissance économique qu'on a connue.

1480 On ne peut parler de qualité de vie à Montréal sans aborder de front cette question de la circulation automobile excessive sur le territoire de Montréal et particulièrement au coeur de Montréal. C'est le Centre-ville et les quartiers anciens. Le plan le fait, mais sans fixer d'objectif. Alors, un objectif minimal, moins 2 % par année, j'y reviendrai un peu plus loin.

1485 Parmi les moyens, outre de réduire la circulation automobile, de favoriser le transport durable, dans la manière même d'aménager la ville, on produit son aménagement plus propice à l'utilisation des transports alternatifs à l'auto. Et ça, c'est le *Transit-Oriented Development*, c'est l'option qui est présente dans le plan de la Ville, de densifier au pourtour des grands équipements de transport collectif.

1490 Je rappelle que cette recommandation-là était la première qui a été faite par le schéma d'aménagement de la CUM en 1986. Elle est au coeur du *Cadre d'aménagement 2001-2021*. Elle se retrouve maintenant dans le Plan d'urbanisme de la Ville. Je dis: bravo!

1495 Cependant, qu'est-ce qui s'est fait après le schéma d'aménagement de 86 de la CUM? Rien. Qu'est-ce qui s'est fait depuis l'adoption du cadre d'aménagement? Depuis trois ans maintenant que l'ex-ministère de la Métropole, qui incorpore maintenant les sports et loisirs, ce

1500 qui nous donne une idée de combien il a baissé en importance, ce ministère nous promet depuis trois ans un plan d'action; toujours pas de plan d'action. Où sont les actions dans le Plan d'urbanisme d'accompagnement de cette volonté-là? Aucune.

1505 Or, d'après moi, sans action conséquente, il n'y en aura pas de développement à la périphérie immédiate des grandes infrastructures de transport collectif à Montréal. Si le TOD – parce qu'en anglais, ça s'appelle le *Transit-Oriented Development* cette option, ce mode d'aménagement – si le TOD était facile et naturellement rentable, le marché s'en serait déjà chargé. Il ne faut pas croire qu'il suffit de faire des ronds comme c'est fait dans le Plan d'urbanisme autour des stations de métro et dire: «Le marché, les agents du marché voyant cela vont dire: Oh! quelle bonne idée! On va le faire.» C'est très compliqué faire du TOD. Ça
1510 incorpore plein de préoccupations sociétales que le marché pur n'a pas à prendre en considération. Alors, si on veut ce modèle de développement, il va falloir se doter de moyens.

1515 Deuxième moyen, investir dans le transport collectif. Le Plan d'urbanisme dit: «La Ville de Montréal se tourne résolument vers les transports collectifs.» Alors, on soumet cette affirmation à l'épreuve des faits. Comment la Ville compte-t-elle relever ce défi? Prolonger deux lignes de métro, faire 6 kilomètres de nouveau tramway sur du Parc et aménager une vingtaine de circuits d'autobus en mesure préférentielle. C'est l'ordre de grandeur qui n'est pas correct.

1520 Alors, qu'est-ce que nous dit le modèle Kyoto préparé et diffusé par l'AMT depuis maintenant deux ans? Et c'est là que je vais revenir sur le moins 2 % de tantôt. Elle nous dit que pour atteindre le moins des objectifs du Protocole de Kyoto, qui ne sont pas des objectifs si ambitieux que ça, là, il faudrait que durant 15 années consécutives, l'automobile recule de 2 % par année, la marche et le vélo progressent de 3 % par année, et que les transports collectifs progressent de 5 % par année. C'est ce que dit le modèle de l'AMT.

1525 Or, une progression de 5 % par année du transport collectif, c'est-à-dire le doublement de l'achalandage en 15 ans. Tout le monde sait que le transport collectif, aujourd'hui, est bondé aux heures de pointe. Il n'y a plus moyen de faire rentrer personne de plus, plus un client de plus dans le système actuel de transport collectif. Si on ambitionne de doubler l'achalandage, il va
1530 falloir doubler globalement l'offre de transport collectif. Ça veut dire ajouter l'équivalent du métro, l'équivalent de tous les abribus, l'équivalent de tout le réseau de train de banlieue de Montréal, et j'en oublie.

LE PRÉSIDENT :

1535 Je vais vous demander de conclure rapidement, monsieur Bergeron.

M. RICHARD BERGERON :

1540 Oui. J'ai presque fini, une demi-page sur quatre, pas si mal.

Comment le faire? Projet Montréal nous dit qu'on doit rentrer dans l'aire de nouveau tramway. C'est quand même étonnant qu'il y ait une révolution présentement qui balaie entièrement l'Europe et qui se prépare aux États-Unis, j'ai eu connaissance d'au moins une
1545 vingtaine de projets, tous plus intéressants l'un que l'autre, et que le fabricant de matériel qui équipe la moitié, grosso modo, de toutes ces initiatives plus extraordinaires l'une que l'autre soit Bombardier, et qu'à Montréal on ne sache même pas c'est quoi le nouveau tramway.

Dès que je dis le mot «tramway» à quelqu'un, il me dit: «Ah! oui, les fils puis les vieilles affaires qu'on avait.» C'est ça ce qu'on a sur l'écran, le nouveau tramway. Quel est son potentiel
1550 à Montréal? Grosso modo, 250 kilomètres de voie.

Quand je vous dis qu'il faut doubler l'offre actuelle de transport collectif, d'après moi, il ne faudrait pas le faire sous forme de métro, parce qu'on a déjà équipé la partie de l'agglomération
1555 qui était propice à ce type d'équipement là. Alors, il faut aller vers autre chose.

La meilleure chose vers laquelle on puisse aller m'apparaît être ce que vous avez à l'écran. Le potentiel de Montréal, 250 kilomètres, 40 M\$ le kilomètre, 10 G\$, à peu près la valeur de remplacement de l'actuel métro de Montréal. C'est ça l'ordre de grandeur correct sur ce
1560 sujet-là. Il reste à savoir par où commencer.

Par où commencer? Le plan de la Ville, qui semble tout ignorer de cette révolution-là et de l'ampleur des investissements à faire, nous parle tout simplement du corridor du Parc, 6 kilomètres, il tourne à gauche sur René-Lévesque et c'est terminé. Une antenne. Ce n'est pas
1565 une antenne que ça nous prend, c'est un réseau. Ici, on a l'embryon de ce qui pourrait devenir le futur réseau tramway de Montréal. Il y a 25 kilomètres de représentés sur cette acétate.

Alors, il y a des préoccupations qui ont été celles de la Cité-du-Havre de se connecter au Centre-ville. Il y a des préoccupations globalement de l'industrie touristique de doter le Centre-ville
1570 d'un réseau de transport collectif de surface, ce qu'il n'y a pas, et ainsi de suite. Il y a des préoccupations exprimées par les comités de citoyens, notamment l'Avenue Mont-Royal Verte, et il y a toute la problématique de ladite modernisation de l'autoroute Notre-Dame. Vous avez un embryon de réponse à tout ça à l'écran. Ce que vous voyez là coûte environ 1 G\$: 40 M\$ au kilomètre, 25 kilomètres, à peu près 1 G\$. Ce serait le début du réseau tramway de Montréal.

On n'a pas eu le temps de diffuser ça à l'intérieur des cercles de Projet Montréal que tout de suite certains de nos sympathisants et membres nous ont dit: «Comment ça se fait que ça ne vient pas tout de suite dans Hochelaga-Maisonneuve?» La madame, tantôt, nous disait:
1580 «Comment se fait-il que ça ne vient pas tout de suite sur Pie-IX?» On sait qu'on n'aura pas le temps de... on n'aura pas fini de parler de ça, que d'autres vont nous dire: «Comment ça se fait que ça ne vient pas tout de suite sur Côte-des-Neiges?» Tout le monde le voudrait tout de suite.

1585 Dès qu'on prend conscience du potentiel de cette technologie-là, qui est de nature à nous permettre de rencontrer la commande qui est posée et de révolutionner non seulement les transports mais la manière de vivre Montréal, tout le monde en veut. Alors, je conclus. Alors, l'avenir pour les transports collectifs, le prochain milliard de dollars, c'est là-dedans qu'on le met, selon nous.

1590 On conclut. Le document qui est déposé, le Plan d'urbanisme 2004-2014, est un document vraiment impressionnant. De toute évidence, à la Ville, il y a d'excellents urbanistes. Mais ce qu'on sent, c'est qu'à toutes les fois qu'une idée apparaît, tout de suite on l'étouffe. Nous, on croit que c'est le politique qui est l'étouffoir: «Ah! oui, le principe est beau, mettons-le, parce que ça fait partie des *buzzwords* qu'il faut mettre.» Mais pour ce qui est des moyens d'action: «Ah! oui, c'est vrai, ce serait un peu compliqué. On ne voudrait pas heurter personne», donc, il n'y a
1595 aucun moyen d'action. Un plan, ça vaut par les moyens d'action dont on se dote. Alors, selon nous, le plan serait parfait dans ses principes et immensément trop timoré dans ses moyens.

1600 Alors, je conclus en disant que vivement arrive à Montréal une équipe dirigeante qui croit vraiment au développement durable, qui est l'option de développement priorisée par le Plan d'urbanisme. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, monsieur.

1605 Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1610 Vous avez bien ramassé à la fin l'essentiel de la question que je voulais vous poser, parce que vous êtes un parti politique et je ne veux pas entrer là-dedans, sauf que nous, on doit faire des recommandations sur le Plan d'urbanisme. Et au fond, ce que vous dites du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, c'est qu'il est intéressant, vous avez abordé deux points: la question du zonage inclusion, la question des transports.

1615 Votre commentaire de base, c'est que les orientations du plan sont bonnes, mais qu'on ne va pas assez loin et qu'il n'y a pas de garantie de mise en oeuvre d'une volonté qui vous apparaît trop générale.

M. RICHARD BERGERON :

1620 Le meilleur exemple, c'est celui de la densification de la périphérie des stations de métro. Je vous le rappelle, c'était dans le schéma d'aménagement de la CUM en 86. Qu'est-ce qui s'est passé après? Il ne s'est rien passé parce qu'il n'y a eu aucun moyen. Ça ne se fera pas sans qu'on y mette des moyens. C'est des moyens techniques, c'est des moyens juridiques, c'est des
1625 moyens financiers.

1630 Il faut accompagner le secteur privé, parce que ça déborde de beaucoup les préoccupations usuelles et légitimes du secteur privé. C'est une vision de ville. Cette vision de ville là, elle est voulue par l'ensemble de la collectivité. On n'a pas à prétendre imposer toutes les surcharges que ça implique aux agents privés. De toute façon, ils vont faire défaut, ils ne le feront pas. Alors, c'est ça qu'il manque; il manque les moyens d'action.

LE PRÉSIDENT :

1635 Madame Chauvin.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1640 Je vais parler juste un petit peu de chiffres, pas trop longtemps. Vous dites que le modèle de l'AMT – ce n'était pas cité, ce n'est donc pas en référence – parle, pour atteindre les objectifs de Kyoto, d'une réduction de 2 % de l'utilisation de l'automobile, de l'augmentation des modes actifs de déplacement de 3 %, de 5 % pour le transport en commun.

1645 Est-ce que je vais pouvoir trouver les sources de -- je pense que ce sont des chiffres annuels. Est-ce que je vais pouvoir trouver sur le site de l'AMT des détails sur comment on en est venu à ces chiffres-là? Parce que plusieurs intervenants, au cours des séances de la commission, parlent de ces chiffres-là sans jamais donner ce qui vient avant.

M. RICHARD BERGERON :

1650 Je pourrais vous en parler longtemps, je suis l'auteur du modèle en question. Alors, la référence, c'est facile, vous allez chercher le mémoire Kyoto de l'AMT sur le site Internet de l'AMT et vous allez avoir toute la...

1655 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Le mémoire de l'AMT?

M. RICHARD BERGERON :

1660 Le mémoire de l'AMT à la Commission sur le Protocole de Kyoto. C'est *Kyoto et les transports durables*. C'est le titre du mémoire en question. Mais je m'étonne ne pas l'avoir mentionné en note en bas de page. Mais peut-être ne l'ai-je pas fait?

1665 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Ce n'est pas grave.

M. RICHARD BERGERON :

1670

Mais je crois que tous les autres mémoires, parce que j'ai vu beaucoup d'autres mémoires et tous reprennent -- depuis deux ans, tout le monde reprend ces chiffres-là. Techniquement, ils sont blindés.

1675

Ils sont blindés, mais avec le modèle -- vous savez, ce n'est pas blindé longtemps ces choses-là -- avec le modèle prévisionnel du MTQ révisé de mai 2002, lequel partait de la dernière enquête O-D 98. Or, il y a eu depuis lors une telle explosion de la mobilité dans la région de Montréal, au Québec en général, notamment la motorisation. Depuis 97, il y a 500 000 autos de plus au Québec. Alors, c'est tellement plus... et juste dans la région de Montréal, il y en aurait, selon mes estimations, environ 225 000. Or, ledit modèle du MTQ prévoyait 300 000 d'ici 2021.

1680

Or, si le modèle du MTQ révisé sur l'enquête O-D 98 prévoyait 300 000 sur horizon 25 ans et qu'on a déjà 225 000 après 5 ans, de toute évidence, alors ces chiffres-là, ils sont probablement très en deçà de ce qu'il faudrait faire.

1685

D'ailleurs ici, dans ce mémoire-là, on a référé à l'AMT, parce que c'est ce que tout le monde sait. Quand vous lirez le programme de Projet Montréal, ça va être plus corsé que ça pas mal. Ça va être plus fort.

1690

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

En terminant, je voudrais être sûre de pouvoir vous poser la question suivante. C'est que vous faites état du réseau nouveau tramway. Ça aussi, on retrouve ça dans plusieurs mémoires. Je suis surprise de voir l'ampleur que vous accordez à cette révolution du mode de déplacement. Vous avez parlé de projets en Europe, notamment.

1695

Est-ce que je peux me permettre de vous demander si ces projets-là se font dans des emprises ferroviaires? Est-ce que c'est du remplacement de matériel roulant? Pourquoi est-ce que les autobus ne sont pas considérés? Rapidement à nous donner des...

1700

M. RICHARD BERGERON :

Ce que j'aime votre question! Le retour du tramway, c'est une réappropriation du domaine public au bénéfice des usagers du transport collectif et des piétons, et globalement de ceux qui habitent la ville. On a concédé, quand on a démantelé le réseau de tramway et qu'on a envoyé le métro en souterrain, on a concédé la rue à l'auto.

1705

Or, il y a une telle générosité de rues à Montréal, qu'il y avait largement de quoi absorber toute la croissance des déplacements par auto qu'on a connus depuis une quarantaine d'années, ainsi que ceux qui vont vraisemblablement continuer si on ne fait rien durant les 25 prochaines années.

1710

1715 Au Centre-ville, quand je dis que de 87 à 98, la croissance de déplacement auto était de 25 %, c'était 3 250 mouvements de véhicule à l'heure au kilomètre carré, en moyenne, en 87; c'était 4 000 en 98. Ce qu'il y a de plus remarquable, c'est que personne ne l'a remarqué. Il y a une telle surcapacité d'infrastructures de chaussée, que ça peut augmenter, la circulation peut augmenter de 25 %, 30 %, personne s'en aperçoit. On est très, très loin d'avoir atteint des niveaux de congestion qui dissuaderaient, qui nous rendraient sensibles.

1720 Alors, cet excédent de capacité qui graduellement va être rempli par l'auto si on ne fait rien, nous, nous proposons de le récupérer immédiatement. Alors, ce n'est pas du tout l'approche des anciennes voies ferrées désaffectées et autres emprises en parallèle du réseau routier, autoroutier; c'est la grille de rues elle-même qui est récupérée, dans la mesure où c'est requis. C'est-à-dire qu'ici, les rues sont toutes assez larges pour que, par exemple, René-
1725 Lévesque, on peut laisser facilement quatre voies de circulation auto. Ce n'est pas totalement idéologique que notre démarche. Il n'y a à peu près pas d'endroits à Montréal où on serait forcés par l'étroitesse de la chaussée d'éliminer complètement l'auto.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1730 Le temps nous presse, mais j'ai souvent entendu dire que le choix du citoyen par rapport à un mode de transport collectif, c'était le temps de parcours. Et plusieurs nous disent que des déplacements comme les autobus ou le tramway, qui ne sont pas en site propre, ne permettent pas d'atteindre cet objectif-là, c'est-à-dire d'améliorer le temps de parcours.

M. RICHARD BERGERON :

1740 Le tramway serait toujours en site propre. Ce que vous voyez là, il est toujours en site propre. Il commande tous ses feux tout le temps. C'est la technologie de nouveau tramway dans sa version la plus contemporaine.

1745 L'autobus, on va d'ailleurs, vous le verrez dans notre programme plus tard dans six mois, un an, on va faire un effort aussi sur l'amélioration des corridors bus, mais on n'atteindra jamais l'impact symbolique et l'impact physique sur la manière de vivre la ville et les perceptions à l'endroit de la ville que l'on a avec une technologie comme celle du nouveau tramway, qui vient dans un exercice global de réappropriation de la ville par la population.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1750 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, monsieur Bergeron. Merci, monsieur.

1755

M. RICHARD BERGERON :

Ça a été un plaisir. Je vous remercie.

1760

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous recevrons le dernier intervenant ce matin, le Centre d'écologie urbaine de Montréal. Alors, j'appelle madame Céline Martin et monsieur Dimitri Roussopoulos. Bonjour, monsieur Roussopoulos. Alors, la commission a pris connaissance du mémoire que vous lui avez envoyé, je vous invite donc à passer assez rapidement à l'essentiel de votre message pour qu'on puisse poser des questions.

1765

M. DIMITRI ROUSSOPOULOS :

Madame, messieurs, je suis ici à titre de président de la Société de développement communautaire de Montréal, la SodecM, qui chapeaute plusieurs projets, dont le Centre d'écologie urbaine de Montréal, le Groupe de recherche sur le développement durable et le Plan d'urbanisme.

1770

La SodecM est préoccupée avec la question urbaine dans son ensemble et, en plus, s'occupe avec la priorité d'éducation et sensibilisation et recherche sur tous les aspects de cette question de la question urbaine.

1775

The provincial law that deals with urban planning in our judgement is far too narrow and out of date. It does not take into account fully, for instance, the environmental crisis and solutions to it.

1780

Alors, l'objectif de notre travail, et l'objectif de notre mémoire, et l'objectif de notre intervention ici est de trouver des moyens de marier le Plan d'urbanisme et le développement durable.

1785

Et ma collègue Céline Martin, chargée de projet du Groupe de recherche sur le développement durable et le Plan d'urbanisme, va vous expliquer l'essence de notre mémoire.

1790

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Bonjour, madame!

Mme CÉLINE MARTIN :

1795

Bonjour! Comme vous avez pu le voir, le document que je vous ai fourni est assez important. Donc, de la façon dont il a été organisé, je l'ai divisé en deux parties. La deuxième partie est vraiment une analyse critique au niveau de tous les espaces verts, de l'architecture, réseau de transport et des actions à mettre rapidement en oeuvre au niveau des conditions de vie et de l'environnement. Donc, cette partie-là, j'attendrai les questions.

1800

Au niveau des commentaires que la SodecM aura à faire, ce sera surtout au niveau du manque qu'il y a dans le Plan d'urbanisme. On reconnaît l'important travail qui a été fourni. Par contre, comme il a été dit dans les présentations avant, au niveau des moyens de mise en oeuvre, il y a un manque. On parle de développement durable, on parle d'orientation, mais dans la façon de faire les choses, il n'y a aucune vision globale qui est proprement présentée.

1805

On parle de rapport d'état qui sera fait annuellement. On ne nous explique pas comment, on ne nous dit pas sur quelle base de référence ce sera fait. Le Plan stratégique de développement durable, on parle d'indicateurs, on parle d'échéancier. Le Plan d'urbanisme n'en comporte pas. Donc, aucune idée de la manière dont ce sera fait. Il y a beaucoup de points qui manquent.

1810

Donc, une vision structurante du plan. On a sept chapitres. Ça fait comme sept boîtes dans lesquelles on traite de problématiques importantes, mais on les lie en rien les unes aux autres. Et la base d'un plan d'urbanisme, c'est quand même d'améliorer la qualité de vie de ses citoyens, chose qui ressort dans les orientations. Mais si on les lie une à une, il n'y a aucun lien entre les différents.

1815

Étalement urbain, on n'en parle pas. On va nous mettre en avant le transport collectif, mais on ne remettra jamais en cause la place de l'automobile. Donc, c'est dans des exemples de même qu'on se rend compte que des moyens de mise en oeuvre, il n'y en a pas. Les orientations, on va pousser plusieurs points, mais on ne va pas nous dire qu'est-ce qui ne marche pas actuellement, qu'est-ce qu'il faut revoir, qu'est-ce qu'il faut réajuster, supprimer et quels moyens on va réellement mettre en oeuvre pour prôner le transport collectif. On nous parle de développement durable, du Protocole de Kyoto, de gaz à effet de serre, quelles actions concrètes vont être mises en place? On nous les cite tout le temps à titre d'orientation. De même de la mixité des usages, des consultations.

1820

1825

On a l'Office de consultation publique. Au moment de l'élaboration du Plan d'urbanisme, il y a eu un comité aviseur, mais les citoyens n'ont pas été intégrés dans ce processus. Pointe-Sainte-Charles, il y a eu une opération d'aménagement populaire où, là, urbanistes, architectes, citoyens, tout le monde a travaillé ensemble. Ça prend du temps. Mais pourquoi est-ce que pour une fois, pour une politique, on prendrait le temps de vraiment la faire correctement?

1830

1835

Le Plan d'urbanisme de 92 était très bon, mais il n'a pas été mis en oeuvre. Le Plan d'urbanisme qu'on nous présente est très bon, mais qu'est-ce qui nous assure qu'il va être mis en oeuvre?

1840 Donc, c'est la plupart des recommandations qu'on aimerait faire. Après, pour les détails, j'attendrai vos questions.

LE PRÉSIDENT :

1845 J'apprécie beaucoup la brièveté de votre présentation, d'autant plus que, effectivement, il y a beaucoup de contenu dans le mémoire. Alors, ça nous permet peut-être de nous attarder à un certain nombre de choses.

1850 Effectivement, comme plusieurs autres intervenants, vous faites allusion à ce qui vous apparaît comme un certain nombre de lacunes au niveau des moyens de mise en oeuvre. Par ailleurs, à travers votre mémoire, il y a souvent la préoccupation de la participation des citoyens qui est évoquée assez souvent. Mais en même temps, dans la liste des actions assez précises que vous énumérez, il y en a un grand nombre qui consiste à ajouter de la réglementation, à renforcer la réglementation, à multiplier les interdictions et ainsi de suite.

1855 Comment faites-vous le lien entre tout ça, entre des attentes qui se traduiraient, disons, par la correction de problèmes au moyen de règlements ou d'interdiction, et la volonté en même temps d'associer davantage les citoyens au cheminement et à la mise en oeuvre du Plan d'urbanisme.

1860 **Mme CÉLINE MARTIN :**

1865 Je prendrais l'exemple de la dernière politique qui est passée en consultation publique sur les milieux naturels. C'est une politique qui veut associer la participation des citoyens, qui veut mettre en place des comités mais, d'un autre côté, au niveau de la réglementation, au niveau du statut qu'on veut donner aux écoterritoires, par exemple, il n'y en a pas. Dans le sens: faire participer les citoyens, c'est une chose; les entendre, c'est une chose. Et c'est ce que, au niveau du Centre d'écologie, on demande.

1870 Mais par contre, c'est que écoterritoire, on a deux projets, un projet d'avant-politique, on a le Plan d'urbanisme, et chacun se renvoie la balle. Personne ne nous dira clairement quel statut un écoterritoire aura, participation ou pas participation.

1875 Donc, c'est un peu, des fois on se retrouve à impliquer le citoyen, à lui demander ce qu'il veut et on se rend compte que l'organisme ou le groupe qui veut mettre en oeuvre ne sait pas à quoi il se réfère, il ne sait pas quel droit il aura. Et écoterritoire, j'ai présenté un mémoire, on m'a dit que c'est le Plan d'urbanisme dans lequel ils seront annotés au niveau réglementation, statut juridique. Dans le Plan d'urbanisme, il n'y a rien.

1880 Donc, à un moment donné, on va consulter les citoyens, mais légalement il n'y aura rien qui se fera. Puis le Plan d'urbanisme ne répond pas aux réponses que les personnes de la Ville nous ont dit pour les écoterritoires.

LE PRÉSIDENT :

1885 Est-ce que vous avez repéré à travers vos recherches, vos lectures, vos analyses, des exemples à suivre soit dans certaines villes où on a poussé plus loin la participation des citoyens à la mise en oeuvre de volets importants du Plan d'urbanisme ou encore des initiatives qui vous ont paru aller dans le sens de ce que vous souhaitez? Ça peut être ici aussi bien dans certains
1890 endroits de Montréal ou du Québec qu'à l'étranger. Est-ce que vous avez des exemples?

Mme CÉLINE MARTIN :

1895 Bien, au niveau de Montréal, on a l'arrondissement Pointe-Saint-Charles qui a fait un exercice et qui a essayé de voir où la réglementation devait être poussée, où la réglementation ne doit pas être poussée, quelles sont les attentes au niveau de l'arrondissement, au niveau des citoyens, pour essayer de donner un produit qui convient, qui fait preuve de consensus. Tout le monde ne peut pas avoir tout ce qu'il veut aussi.

1900 Et puis après, on a plusieurs -- dans notre mémoire, je propose l'exemple en Ontario de la juridiction de Markham. Il y a des exemples à Vancouver, il y a des exemples en Europe où il y a un exercice, mais c'est un exercice qui ne se fait pas en l'espace de quelques rencontres et on n'établit pas des choses. Mais il y a des exemples qui font que ça peut fonctionner.

LE PRÉSIDENT :

1905 Je voudrais revenir au texte assez bref mais assez dense que vous consacrez à l'étalement urbain dans votre mémoire. Bon, évidemment, c'est une réflexion, une préoccupation dont on traite depuis longtemps à Montréal.

1910 Dans le contexte où on a une communauté métropolitaine qui a à poursuivre un exercice de planification, un conseil d'agglomération sans doute, mais dont on ne connaît pas encore toutes les prérogatives, du moins en matière d'urbanisme, une ville et des arrondissements, comment peut-on faire converger les points de vue et les objectifs de façon à arriver à un moment
1915 donné à pouvoir contenir l'étalement urbain, qui n'a pas la même signification selon les juridictions auxquelles on les applique et en même temps qui met en jeu peut-être des objectifs différents, selon qu'on est à l'échelle de la communauté urbaine, des villes de la couronne, ainsi de suite.

Mme CÉLINE MARTIN :

1920 Je pense que c'est une réflexion qui n'a jamais été menée. Il n'y a pas des exemples des choses précises qu'il faudrait faire.

1925 C'est est-ce que la Ville de Montréal va réfléchir, se donner comme un exercice, oui, de réflexion sur quels objectifs on veut. Parce qu'on veut augmenter le transport collectif, le prôner, mais à quelque part on ne remet pas la place de l'automobile. Donc, est-ce qu'on tend à étaler l'espace urbain ou pas?

1930 Donc, c'est surtout sur ce niveau-là que j'ai essayé d'apporter le point, c'est qu'il n'y a pas de réflexion qui s'est faite des orientations, les orientations. Actuellement, on nous demande de réagir sur les moyens de mise en oeuvre, mais les orientations ne sont pas passées en consultation publique. On ne nous a pas demandé, en tant que citoyens, groupes communautaires ou autres si, les orientations, on était d'accord. Et tout ce questionnement n'est jamais donné. On ne nous donne jamais la chance de réfléchir à ce niveau-là.

1935 Donc, si jamais, à la Ville de Montréal, on se posait les bonnes questions, peut-être que les moyens de mise en oeuvre seraient plus faciles à déterminer, puis il n'y aurait pas autant de personnes.

1940 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Roussopoulos.

1945 **M. DIMITRI ROUSSOPOULOS :**

1950 Monsieur Paré, one of the suggestion that I would make to you, the Commissioners, on the question of urban sprawl, which is a very central issue, because it is a urban planning question as well as an environmental question, one of the things I would urge you to do is to look at the very advanced and very sophisticated research that has been done on this question by the David Suzuki Foundation in Vancouver. You could do it directly through their Web-site or by other means. But I have done some extraordinary work by identifying a number of preoccupations and solutions to them that would easily give a comfort zone to your reflexions and your recommendations.

1955 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, un lien entre les préoccupations proprement environnementales et la problématique plus spécifique de l'étalement urbain.

1960 **M. DIMITRI ROUSSOPOULOS :**

Exactement.

1965 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Madame Chauvin, vous avez des questions?

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1970

Dans votre mémoire, vous avez effectivement beaucoup de recommandations et vous suggérez un certain nombre d'indicateurs pour faire le suivi de la mise en oeuvre de plusieurs actions. Ce n'est pas explicite, c'est implicite quand même. Comment est-ce que vous voyez que ces indicateurs-là...

1975

Bon, je comprends que vous auriez aimé être consultés en amont de la préparation du Plan d'urbanisme. Mais si on s'imagine que certains éléments seront mis en oeuvre, ce qui est proposé ici, c'est un suivi annuel en commission du conseil, comment est-ce que vous intégreriez cette proposition d'indicateurs souvent plus quantitatifs que qualitatifs dans un suivi des actions pour la mise en oeuvre du plan?

1980

Mme CÉLINE MARTIN :

1985

Bien, pour faire un rapport d'état, le Plan d'urbanisme nous propose des orientations, implicitement des objectifs. Comment est-ce que la commission va répondre vers quoi le Plan d'urbanisme tend? Est-ce qu'on va réellement avoir une concrète amélioration du transport en commun?

1990

Parce que si jamais on nous dit simplement que ça va être la réalisation, l'extension de deux lignes de métro, ça peut être le cas. Mais au niveau d'une ville si, à côté de ça, on augmente le nombre d'autos qui circulent, le transport en commun aura pu augmenter mais concrètement, l'effet positif, il n'y en aura pas. Il va y avoir un équilibre.

1995

Donc, sur quoi, sur quelle référence va se baser le rapport d'état, oui, à chaque année? Cet exercice, il est fait au niveau du Plan stratégique de développement durable. Les orientations ont été discutées. Donc, ce n'est pas sur tous les résidants, mais il y a quand même eu une consultation, il y a eu un travail qui est réalisé. Il y a une mise en place d'indicateurs. Donc, c'est possible. Il y a des choses qui se font. Donc, je ne vois pas pourquoi est-ce qu'au niveau d'un plan d'urbanisme, on ne pourrait pas l'intégrer.

2000

Je voulais juste le rapporter, en 94, la Ville de Montréal a fait un travail ordinaire sur des indicateurs. Il y a énormément de travail qui a été fait. Ce travail reste sur des tablettes, ça n'a jamais été utilisé. Donc, il y a un gros travail qui a déjà été réalisé.

2005

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2010

Dans votre mémoire, vous faites mention du Plan de développement de transport qui est adopté par certaines villes françaises, je crois, si je me souviens bien. Comment pouvez-vous m'expliquer ou me dire s'il y a une différence ou non entre un PDU et ce qu'on nous propose comme Plan de transport qui irait en consultation en 2005.

Mme CÉLINE MARTIN :

2015 Je n'ai pas analysé complètement le Plan de transport qui sortira en 2005. Simplement, je
voulais appuyer le fait qu'on prône encore un peu de diminution de l'automobile, mais on annonce
Montréal comme plaque tournante des marchandises. Le camionnage va être une question
importante dans le projet politique de transport.

2020 Donc, le Plan d'urbanisme est censé arrimer toutes les politiques, et puis ce point-là n'est
vraiment pas clair. On pousse à augmenter le camionnage, donc...

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2025 Une dernière question. Plusieurs ont noté l'absence de la présence du parc Jean-Drapeau
dans la documentation du Plan d'urbanisme. Est-ce que vous l'avez noté et quelle est votre
position par rapport à ça?

Mme CÉLINE MARTIN :

2030 La majorité des recommandations donc dans la seconde partie, ça a été un travail collectif
avec différents groupes communautaires, donc, organisé par le Conseil régional de
l'environnement. Donc, c'est des recommandations qui ont été discutées. Certaines sont
communes avec les autres groupes; certaines sont absentes. Elles ne sont pas absentes parce
2035 que le Centre d'écologie ne les trouve pas importantes, c'est simplement que je n'ai pas toutes les
compétences pour appuyer le pourquoi ni le comment. Donc, il y a certaines recommandations
que je n'ai pas inscrites dedans parce que je n'étais pas à l'aise de les justifier.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2040 Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2045 Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

2050 Le mémoire que vous soumettez est considérable. Il y a beaucoup d'aspects. Je voudrais
juste pousser un petit peu plus loin avec vous sur la page 10 de votre document où vous référez à
précisément les indicateurs.

Les indicateurs que vous soumettez venant du groupe GRAUD, auquel vous vous référez,
m'apparaissent des indicateurs surtout d'environnement, mais n'apparaissent pas des indicateurs
de développement durable. Et ça, c'est une chose qui est très complexe, à visiter la littérature

2055 fédérale, c'est très difficile d'arriver à des indicateurs de développement durable. Dans
l'agriculture, j'ai eu à fouiller ça un petit peu dans une autre commission.

2060 L'impression que j'ai eue en lisant votre document, et à la page 10 et ailleurs, c'est
beaucoup des indicateurs physiques d'environnement, de mesures, mais il n'y a, en tout cas je
n'ai pas trouvé des indicateurs de développement durable en milieu urbain. C'est-à-dire le concept
de développement durable en milieu urbain, c'est déjà quelque chose qui est assez difficile, et
arriver à définir les indicateurs. Si vous pouvez m'éclairer sur ça ou sur le niveau de vos
recherches à ce niveau-là.

2065 **Mme CÉLINE MARTIN :**

Oui. La liste d'indicateurs qui a été jointe à ce mémoire sont les indicateurs sur lesquels
nous avons travaillé. Et le projet, de la manière dont il a été réalisé, était qu'on voulait, si jamais
une commission ou quelqu'un nous demande, on puisse fournir des indicateurs sur lesquels la
2070 Ville de Montréal a des données.

Donc, les indicateurs sélectionnés ne sont pas les indicateurs qui pourraient être intégrés.
Mais simplement, pour avoir des indicateurs pour les vendre, il faut avoir des données
quantitatives et non qualitatives, et la Ville de Montréal dispose de données mais pas partout.

2075 Donc, les indicateurs qui sont insérés dedans sont ceux pour lesquels on a pu trouver des
données et puis voir un peu en fonction des nouvelles politiques la tendance, l'augmentation. Est-
ce que ça augmente? Ça diminue? Donc, c'est des indicateurs pratiques. Le projet est en cours.
Donc, c'est un travail qu'on continue, sauf que, pour l'instant, les indicateurs qu'on a sont ceux
2080 avec lesquels on avait des données. Donc, c'est pour ça qu'ils sont très ciblés, on l'a fait en
fonction des données disponibles.

LE PRÉSIDENT :

2085 Peut-être, oui, un complément monsieur Roussopoulos?

M. DIMITRI ROUSSOPOULOS :

2090 Un petit commentaire face à la question que monsieur Beauchamp a posé.

Comme vous savez, la Commission internationale des Nations unies sur l'environnement
a identifié entre 51 et 53 indicateurs qui sont à la base de développement durable. Et là encore,
Vancouver a quelque chose à nous apporter. Parce que dans le Plan d'urbanisme de Vancouver,
on a pris connaissance de ces indicateurs et on a essayé d'identifier quels parmi eux est
2095 applicable dans un contexte urbain. Alors, là encore, on peut compléter notre manque
d'information à ce sujet-là.

LE PRÉSIDENT :

2100 Si je vous demandais en terminant, à travers les multiples éléments et recommandations que vous apportez dans votre mémoire, si vous aviez à cibler une mesure, une action, une considération à inclure au Plan d'urbanisme qui aurait plus d'importance que les autres dans une perspective stratégique, est-ce qu'il y en a une que vous aimeriez signaler?

2105 **M. DIMITRI ROUSSOPOULOS :**

Moi, je pense qu'une des innovations du Plan d'urbanisme est le rapport annuel qu'on va présenter devant le conseil municipal. Et ce rapport annuel va permettre, espérons, un débat public autour de toutes les questions qui sont traitées. Mais pour muscler ce rapport annuel, c'est très important d'intégrer les critères de performance; donc, on revient à la question des indicateurs.

2110 J'exprime une opinion personnelle ici, pour moi, cet exercice serait une des façons de bien avancer la question d'une nouvelle forme d'urbanisme pour la grande Ville de Montréal.

2115

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Donc, merci monsieur Roussopoulos, madame Martin.

2120 Quant à nous, la commission reprendra ses travaux à 14 h cet après-midi, ici même.

2125 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

ET, J'AI SIGNÉ:

2130

LISE MAISONNEUVE, s.o.