

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 4

Séance tenue le 22 juin, 10 h
Centre 7400
7400, boulevard Saint-Laurent
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 22 JUIN 2004	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
ASSOCIATION DES AMIS DU BOULEVARD GOUIN INC.	
ANDRÉ MATHIEU	1
COMMISSION SCOLAIRE DE MONTRÉAL	
DIANE De COURCY, MICHEL GUENET	8
EQUITERRE	
ANNIE LÉTOURNEAU, SIDNEY RIBAU	21
FÉDÉRATION DES ASTRONOMES AMATEURS DU QUÉBEC	
RÉMI LACASSE, CHLOÉ LEGRIS	31
ALISON HACKNEY	40
GROUPE DE RESSOURCES TECHNIQUES - BÂTIR SON QUARTIER	
JEAN-FRANÇOIS GILKER, CHRISTIAN ROBERGE	46

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Bonjour, mesdames et messieurs! Nous allons reprendre ces séances consacrées à l'écoute des opinions et commentaires des citoyens. Pour les besoins de la cause, je signale que les personnes, d'une part, qui secondent la commission sont madame Espach, madame Bertrand, monsieur Lévêque. L'assemblée de ce matin est enregistrée. C'est madame
10 Maisonneuve qui est la sténotypiste et monsieur Thériault s'occupe de la sonorisation. L'enregistrement et sa transcription écrite seront mis à la disposition du public.

15 Donc, les séances qui ont commencé hier se prolongent cet avant-midi, cet après-midi et ce soir ici même. Également demain avant-midi et après-midi aux bureaux de l'Office de consultation publique au 1550, rue Metcalfe au centre-ville, de même que le 29 juin en avant-midi et en après-midi.

20 Alors, les personnes et organismes que nous entendrons se sont inscrits à l'avance comme nous l'avions demandé. Nous les recevrons le plus possible en respectant l'horaire avec la collaboration de tout le monde. Tout de même, après chaque présentation, les commissaires peuvent poser des questions pour s'assurer d'avoir une bonne compréhension des opinions exprimées, d'où l'avantage à faire une présentation aussi courte que possible.

25 Contrairement aux séances d'information, on ne peut donner son opinion qu'une fois durant les séances plénières. Et si, par ailleurs, avec votre présentation, vous avez des documents visuels ou des textes qui s'ajoutent à votre mémoire, vous serez gentils de les déposer à la commission, ça nous est très utile pour nos analyses.

30 Par ailleurs, s'il y a des personnes qui sont inscrites ni pour cette séance ni pour aucune autre, et qui souhaiteraient se faire entendre, la commission leur consacrerait du temps à la fin de la séance. Ces personnes doivent auparavant donner leur nom à la table d'accueil.

Alors, j'appelle en premier lieu donc, l'Association des amis du boulevard Gouin inc. représentée par monsieur André Mathieu. Bonjour, monsieur Mathieu!

35 M. ANDRÉ MATHIEU :

Bonjour, monsieur le président, monsieur Beauchamp, madame Chauvin! Mon nom est André Mathieu de l'Association des amis du boulevard Gouin, qui est un groupe sans but lucratif qui a été créé en 1991 dans la foulée de l'étude du premier Plan d'urbanisme de la Ville de
40 Montréal. Notre groupe existait de façon ponctuelle depuis plus d'une dizaine d'années avant ça, on pourrait dire même depuis 1975-76.

45 Dans le mémoire, vous avez les objets de l'Association qui sont essentiellement de grouper en société toute personne qui désire protéger et mettre en valeur le boulevard Gouin et ses abords, ainsi que toutes sortes de considérations rattachées à cela.

50 Or, on a participé activement à plusieurs consultations. On a déposé des mémoires. On a rencontré à plusieurs reprises nos conseillers municipaux, les membres du comité consultatif de Montréal sur la protection des biens culturels. Bref, on tente de suivre l'actualité locale le plus possible et d'apporter notre point de vue quand c'est possible.

LE PRÉSIDENT :

55 Comme vous le savez probablement, monsieur Mathieu, les commissaires ont lu votre mémoire. Donc, je vous invite à aller vers l'essentiel et vos recommandations, pour qu'on puisse échanger par la suite.

M. ANDRÉ MATHIEU :

60 Oui. Alors, comme vous le savez, nous sommes situés dans un quartier très impacté par le trafic de transit. Et c'est d'ailleurs un des points qui a amené la création de l'Association, c'est lorsqu'on s'est rendu compte que le trafic de transit était un puissant moyen de détruire l'environnement d'un quartier par le bruit, la pollution de l'air, la vitesse, les accidents, etc.

65 On s'est rendu compte qu'afin de redonner une qualité de vie, tel que c'est proposé en premier lieu dans les objets du Plan d'urbanisme, il faut tout faire pour éliminer, empêcher le trafic de transit de circuler à l'intérieur des quartiers résidentiels.

70 Évidemment, on a une grande difficulté sur le boulevard Gouin qui est connu comme une voie de transit. Nécessairement, c'est le chemin du bord de l'eau depuis des temps ancestraux.

75 Alors, les recommandations que l'Association des amis du boulevard Gouin ont à faire sont donc de maintenir dans le quartier les sens uniques inversés que la Ville de Montréal a fini par établir dans le quartier à la fin des années 80, vers 88, je pense, après s'être rendue compte que des sens uniques dans un sens complètement ou complètement dans l'autre sens, disons de Saint-Laurent jusqu'à Saint-Michel et vice versa, amplifiait le problème du trafic de transit soit le matin, soit le soir, dépendant de la direction du sens.

80 Alors, les sens uniques alternés, tels qu'ils existent actuellement, font que les gens sont obligés de quitter le boulevard Gouin et d'aller sur le boulevard Henri-Bourassa pour voyager d'est en ouest, et c'est exactement la raison de l'usage qui devrait être fait du boulevard Henri-Bourassa qui est une artère de transit.

85 Nous recommandons aussi des aménagements pour compléter le lien piétonnier qui existe entre les divers parcs qui jalonnent la rivière des Prairies. Et quoique l'Association des amis actuellement ne couvre que le quartier du Sault-au-Récollet ou l'ancien site du patrimoine du Sault-

au-Récollet, nous croyons qu'il y aurait lieu d'unifier le boulevard Gouin d'est en ouest, de Rivière-des-Prairies jusqu'à Senneville, en créant des mini-parcs, en installant des bancs publics et des fontaines publiques notamment pour rappeler celles qui étaient là au début du siècle.

90

Nous croyons qu'il y aurait lieu d'ajouter dans le Plan d'urbanisme un secteur de planification détaillée en ce qui concerne le carrefour Papineau et Henri-Bourassa. Comme vous le savez, c'est l'autoroute 19 qui arrive sur l'île de Montréal sur une rue résidentielle bordée de maisons unifamiliales. Alors, c'est une hérésie dans le fond et il y a énormément de problèmes qui retombent sur les résidants de tout ce secteur-là et qui entraînent notamment des mouvements désordonnés de circulation automobile.

95

Un autre point que les Amis du boulevard Gouin aimeraient voir assuré par la Ville, c'est de faire des études d'impact avant d'implanter des nouvelles mesures telles qu'on parle dans le Plan d'urbanisme, donc le parcours riverain et la mise en valeur des berges.

100

Comme on le dit dans notre mémoire, c'est toujours intéressant ces aménagements pour rendre la ville plus belle, plus invitante, plus attrayante, sauf que ces aménagements amènent des gens, le plus souvent en voiture encore une fois, et ça a des impacts sur les gens qui habitent sur place. Notamment, un des impacts premiers, qui est senti rapidement, c'est le manque de stationnement pour les résidants, les contribuables de la Ville qui habitent là puis qui, au bout du compte, n'ont même pas de place pour stationner leur voiture.

105

Notamment, une des recommandations que l'on fait, c'est de renoncer immédiatement à imposer un péage dans les stationnements municipaux qui bordent le parcours riverain et la mise en valeur des berges.

110

On a un souhait général qui est que le Plan d'urbanisme prenne clairement parti pour les résidants de l'île de Montréal et non pas comme ça a déjà été fait dans les années précédentes, pour assurer la fluidité du trafic au profit des banlieusards de la Rive-Nord.

115

J'aurais aussi quelques petits commentaires supplémentaires, si vous me permettez, qui ne sont pas dans mon...

120

LE PRÉSIDENT :

Vous arrivez à peu près à vos dix minutes de présentation, monsieur Mathieu, mais très rapidement, je vais vous écouter peut-être pour une couple de minutes.

125

M. ANDRÉ MATHIEU :

Je n'ai pu participer à la consultation sur l'impact des zones-nature qui a eu lieu il y a quelques semaines, sauf qu'il faut réaliser que dans un quartier comme le Sault-au-Récollet, il y a le parc de l'île de la Visitation qui est un parc-nature, et tous les autres lieux naturels de l'île de Montréal sont d'habitude loin des résidences. Tandis que chez nous, on a des problèmes avec ça

130

et je pense que ça n'a pas été soulevé. Notamment, il y avait des castors qui coupaient des arbres dans le parc. On a des ratons ou des mouffettes qui viennent se promener dans le quartier résidentiel avec toutes sortes d'impacts, notamment avec la destruction de nos poubelles en plastique. Mais ça peut être dangereux.

135

LE PRÉSIDENT :

Je ne pense pas que ça soit des choses qui soient impliquées par le Plan d'urbanisme. D'accord.

140

M. ANDRÉ MATHIEU :

L'autre point, rapidement, c'est pour la protection des bâtiments dans les sites du patrimoine. On a fait plusieurs démarches dans ce cadre-là et je vais vous laisser des documents que nous avons déposés et qui ont été repris par le comité consultatif de Montréal sur la protection des biens culturels dans son rapport annuel de 1997.

145

À la page 46, le comité constatait, tout comme les Amis du boulevard Gouin, que quoique les sites du patrimoine aient une grande valeur au niveau municipal, ils ne sont pas bien protégés car il n'y a pas de fusion entre le règlement d'urbanisme et le statut de site du patrimoine. De telle sorte que lorsqu'il y a des travaux de construction qui se font dans le quartier, ce sont les citoyens qui doivent appliquer le règlement, qui doivent aider la Ville à appliquer le règlement sur les sites du patrimoine plutôt que les fonctionnaires.

150

155

LE PRÉSIDENT :

Juste une précision. À quelle occasion avez-vous déposé le mémoire auquel vous faites allusion et qui est repris par la Commission des biens culturels?

160

M. ANDRÉ MATHIEU :

C'était à l'époque de la commission d'étude sur le projet de règlement modifiant le règlement d'urbanisme qui devait se tenir à l'été, en août 95.

165

LE PRÉSIDENT :

D'accord. C'était pour avoir une précision. Alors, si effectivement vous avez des documents additionnels, je vous invite à les laisser tout à l'heure après notre échange à madame Espach à la sortie. D'accord?

170

M. ANDRÉ MATHIEU :

175 Et j'aimerais aussi vous laisser une copie de la Petite Gazette du boulevard Gouin que nous distribuons aux membres riverains du boulevard Gouin, qui touche largement à ce sujet également.

LE PRÉSIDENT :

180 Très bien. Monsieur Mathieu, dans votre analyse, vous faites, je pense bien, un constat qui est évident mais qu'il n'est pas inutile de rappeler, que les autoroutes et les ponts qui débouchent dans notre quartier sont là pour rester. Donc, évidemment, vous prenez acte du fait que même s'il y a des infrastructures qui se sont ajoutées au quartier, qui n'ont pas été réalisées de façon aussi satisfaisante ou qui ont apporté des problèmes, elles sont là pour rester. Il s'agit dans le fond de gérer l'avenir en prenant acte de ça et en améliorant les choses.

185 Vous avez fait un bilan positif des systèmes de sens unique alterné, mais, par ailleurs, vous êtes très court quand vous dites: «Le carrefour constitué par le boulevard Henri-Bourassa et la rue Papineau doit être ajouté à la liste des secteurs de planification détaillée.»

190 J'imagine que vous avez une réflexion sur le genre de mesure ou d'intervention qui serait susceptible d'améliorer la situation à cet endroit-là?

M. ANDRÉ MATHIEU :

195 C'est-à-dire que depuis le temps que ce problème-là existe – je crois que le pont est là depuis 1968 – on a toujours laissé aux spécialistes du domaine le choix de faire des suggestions, de faire des aménagements. Et c'est ainsi que les sens uniques alternés ont été implantés sur Gouin. Mais il n'en reste pas moins que des rues comme Séguin ou la rue du Fort-Laurette sont essentiellement des bretelles d'autoroute, d'accès à l'autoroute 19.

200 Et pour des citoyens de notre situation, on n'a pas les compétences pour faire des recommandations constructives à ce sujet-là, et je crois que les spécialistes de la Ville de Montréal, mais aussi du ministère des Transports, devraient s'asseoir ensemble et trouver une solution afin de diminuer les impacts de ce carrefour. Un peu, je pense, comme il a été prévu pour le pont Pie IX qui arrive également sur Gouin et Henri-Bourassa.

205 Quant à la participation du ministère des Transports, comme vous savez, j'ai inclus dans mon mémoire une lettre du ministère reconnaissant explicitement que même s'ils avaient fait des aménagements à Ville de Laval pour orienter davantage le trafic sur la rue Papineau, aucune étude d'impact n'avait été faite pour voir qu'est-ce qui arriverait au carrefour. C'est complètement incroyable.

LE PRÉSIDENT :

215 Quand vous parlez d'étude d'impact - et j'ai lu, moi aussi, la correspondance mais les termes sont généraux - est-ce que vous avez en tête impact environnemental ou analyse, étude de circulation et des répercussions sur l'accroissement du volume dans votre secteur? Qu'est-ce que vous aviez en tête?

220 **M. ANDRÉ MATHIEU :**

 Bien, effectivement, le premier point était l'impact de l'augmentation du volume. Mais j'avais plutôt dans la tête une étude d'impact au sens de la Loi sur la qualité de l'environnement où on regarde le projet dans son ensemble, comme dit d'ailleurs un des articles du règlement sur les études d'impact. On ne devrait pas subdiviser, comme l'a fait le ministère des Transports, un projet genre le pont Athanase-David, un bout de boulevard urbain et ensuite le pont Papineau. Au départ, c'était un seul et même projet qui aurait dû être étudié dans son ensemble, ce qui n'a pas été fait, avec les résultats que l'on connaît aujourd'hui.

230 **LE PRÉSIDENT :**

 D'accord.

 Madame Chauvin, vous avez des questions?

235

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

 Dans votre allocution, vous avez dit: «l'ancien site du patrimoine de Sault-au-Récollet».

240 **M. ANDRÉ MATHIEU :**

 C'est un lapsus. Le nom exact du site du patrimoine est le site de l'ancien village du Sault-au-Récollet.

245 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

 Merci. Il est reconnu dans le Plan d'urbanisme comme site du patrimoine, est-ce que vous avez des recommandations particulières? Outre le fait qu'il doit y avoir cohérence entre les actions sur les bâtiments qui sont posées, je ne sais pas s'il couvre deux arrondissements, je ne crois pas, le site du patrimoine?

250

M. ANDRÉ MATHIEU :

 Non. Il est entièrement dans l'arrondissement Ahuntsic.

255

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

260 Ahuntsic-Cartierville. Est-ce que vous pensez qu'avec la nouvelle réglementation qui reconnaît maintenant explicitement dans le règlement d'urbanisme de l'arrondissement la présence du site et qui définit une zone où il y a un contrôle architectural permettra de répondre à vos préoccupations?

M. ANDRÉ MATHIEU :

265 Malheureusement, avec le temps que nous disposons, on n'a pas vu que ceci avait été prévu au Plan d'urbanisme, d'après ce que vous me dites. Mais c'est ce que nous dénonçons en 1995, qu'il n'y avait pas d'arrimage entre le Plan d'urbanisme et la protection des sites du patrimoine.

270 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je peux me tromper, mais je pense qu'il y a obligation pour l'arrondissement d'inclure les sites du patrimoine comme des zones pour lesquelles il y a des critères qui permettent d'avoir un meilleur contrôle de l'implantation et de l'intégration architecturales.

275

M. ANDRÉ MATHIEU :

280 Je l'espère fortement, parce que c'est une lacune majeure. Mais l'autre lacune, deux autres lacunes, c'est que les fonctionnaires, comme vous savez, vont et viennent. Ils restent en poste un an, deux ans et les constructions dans une telle région n'arrivent pas à toutes les deux semaines. Alors, peut-être que d'un fonctionnaire à l'autre, on oublie que c'est des sites du patrimoine, on oublie qu'il y a des mesures de protection particulières et on émet les permis comme si c'était sur le boulevard Henri-Bourassa ou ailleurs.

285 L'autre point, c'est qu'on pense, à l'Association des amis du boulevard Gouin, qu'il y a des mesures supplémentaires à celle qui est dans le règlement d'urbanisme actuel pour les secteurs significatifs, c'est plus que les quelques points qui sont prévus là-dedans.

290 Il faudrait, si on veut garder les sites du patrimoine tels qu'ils étaient au moment de leur protection en 91, il faut rajouter des critères comme la distance de la construction par rapport à la rue, la volumétrie du bâtiment, l'usage du bâtiment. Il y avait des facteurs comme la construction en arrière-cour. Comme on a eu un projet semblable, il n'y avait rien qui interdisait cela dans le règlement d'urbanisme. De telle sorte que si on ne fait rien d'ici quelques années, bien, si c'est du patrimoine ou pas, bien, ça va être assez semblable, ça va passer inaperçu ni plus ni moins
295 lorsque les gens vont se promener dans la ville de Montréal. On va avoir atteint l'uniformité.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Je vous remercie.

300

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Mathieu.

305

M. ANDRÉ MATHIEU :

Ça m'a fait plaisir.

LE PRÉSIDENT :

310

N'oubliez pas. Vos documents nous intéressent. Donc, vous pourrez les laisser à madame Espach à l'arrière de la salle.

315

J'invite maintenant madame Diane De Courcy de la Commission scolaire de Montréal.
Bonjour, madame De Courcy!

Mme DIANE De COURCY :

Bonjour!

320

LE PRÉSIDENT :

J'aimerais que vous nous présentiez les gens qui vous accompagnent.

325

Mme DIANE De COURCY :

Certainement. Je m'excuse, le renseignement ne vous est peut-être pas parvenu. Alors, monsieur Michel Guenet qui est commissaire à la Commission scolaire de Montréal, qui est aussi un membre du comité pour l'environnement et qui travaille de très près à un chantier que nous allons mettre en place, en fait qui est en gestation, mais que nous allons mettre en place dès septembre, que humblement nous allons appeler un Plan d'urbanisme scolaire cette fois-ci.

330

LE PRÉSIDENT :

335

C'est très intéressant à entendre. Tenez pour acquis que les commissaires ont pris connaissance de votre mémoire. Je vous invite donc à en faire une présentation succincte parce que évidemment on a des questions à vous poser.

Mme DIANE De COURCY :

340

Certainement. Je vais donc aller rapidement sur les recommandations qui sont inscrites à la fin et monsieur Guenet va, par ailleurs, vous livrer un bref commentaire qui n'est pas inclus dans le mémoire. Le temps qui nous était imparti ne nous a pas permis de pouvoir l'inclure, et il s'agit de documents généraux sur le Plan d'urbanisme qui pourraient être aidants pour nous.

345

LE PRÉSIDENT :

Excellent.

350

Mme DIANE De COURCY :

Alors, tout ça dans le temps que vous nous avez consenti. Alors, merci d'abord de nous avoir reçus comme Commission scolaire dans le cadre de cette consultation publique.

355

Concernant le Plan d'urbanisme, donc pour nous, il est très important d'intégrer les écoles primaires et secondaires, de même que les centres de formation professionnelle et de formation générale pour adultes à la liste à la fois des bâtiments à préserver et à restaurer, et des endroits où des projets conjoints pourraient être réalisés pour sensibiliser les jeunes Montréalais au patrimoine de leur ville.

360

Deuxièmement, nous souhaitons qu'il y ait prévision de moyens additionnels de contrôle de la circulation aux abords des écoles afin de diminuer la pollution par le bruit et d'accroître la sécurité des élèves. Il s'agit de la septième orientation.

365

Notamment d'intégrer la notion de corridor visant à assurer une plus grande sécurité aux élèves du primaire qui se rendent à pied à leur école de quartier. C'est très caractéristique d'ailleurs de notre grande ville, les enfants circulent à pied. Les élèves circulent à pied et c'est très bien comme cela.

370

En vue de la mise en oeuvre du Plan d'urbanisme, nous souhaitons vivement, et je pense que nous vous avons démontré au long de ce mémoire l'importance pour nous de la mise en place d'une table de concertation CSDM/Ville de Montréal/arrondissements qui traitera notamment – et pas uniquement – mais qui traitera notamment de l'amélioration de l'offre d'équipements collectifs:

375

bibliothèques, maisons de la culture, centres de loisirs, piscines, équipements récréatifs ou sportifs, et qui étudiera la possibilité de construire ces installations à proximité d'écoles, s'il y a lieu.

380

Nous considérons que nous travaillons tous très fort à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et que malheureusement, tant dans le réseau de la santé mais aussi dans le réseau municipal, que même si nous avons des collaborations qui sont intéressantes, nous n'avons pas de plan d'action intégré et nous n'avons pas de Plan d'urbanisme intégré non plus.

385 Et nous vous rappelons l'importance de l'implantation de parcs-écoles et de projets de
verdissement de cours d'école. C'est une priorité de plus en plus importante pour les jeunes
citoyens que sont les élèves, mais aussi pour leurs parents dont les enfants fréquentent nos
écoles et pour les citoyens en général, je crois.

390 Alors, notre mémoire a documenté je pense suffisamment ces recommandations. Je
céderais la parole tout de suite à Michel Guenet pour l'ajout que nous vous proposons. Le
document que Michel Guenet a entre les mains vous parviendra dans les heures qui viennent, s'il
n'est pas déjà parvenu.

M. MICHEL GUENET :

395 Bonjour! Comme urbaniste aussi, j'ai consulté le Plan d'urbanisme, puis je trouve que
c'est un plan qui est bien fait et il y a une grande amélioration par rapport au plan de 92.

400 Ce que je vais vous dire, je vais vous dire trois points. Je vais parler d'un point qui a un
peu des éléments que je n'ai pas vus dans le plan, qui ont peut-être été pris en considération dans
certaines planches du plan mais que je ne vois pas. Par la suite, je vais vous parler un peu des
activités et des usages socio-spatiaux des jeunes dans la ville, pour compléter par l'usage culturel
des espaces sociaux et culturels de Montréal.

405 Alors, dans un premier temps, j'ai quelques points. Premier point: c'est une étude des
paramètres statistiques caractérisant la population montréalaise et son évolution afin d'obtenir un
diagnostic de la formation sociale montréalaise et locale, afin de planifier les attentes et les
besoins des groupes sociaux qui la composent. On voit que sur l'île de Montréal, il y a des
groupes sociaux différents. On l'a vu aussi même avec les résultats des défusions hier qu'il y a
des caractéristiques très très spécifiques sur l'île de Montréal, qui sont très marquées dans le
410 paysage spatial du territoire montréalais.

Illustrer la complexité sociale et les pratiques sociales à l'échelle montréalaise et à l'échelle
locale.

415 Montrer les tendances et pressions démographiques sur l'île de Montréal. Là-dessus, il y
a un thème qui traite sur la densité, mais la pression démographique sur l'île de Montréal, on
pourrait voir dans le plan qu'il y a certains endroits où il y a une pression importante et il y a des
endroits où il y a une densité plus faible, une pression peut-être moins forte. Alors, ces éléments-
là pourraient être inclus.

420 La répartition spatiale de la population et sa mobilité à l'échelle montréalaise et locale.

425 Croiser à cette répartition spatiale la répartition des équipements et services pour saisir les
disparités existantes entre la répartition de la population et celle des équipements et services. Il
s'agit de les combiner aux grandes infrastructures de transport, aux formes urbaines et à la qualité
de vie.

430 L'analyse de la structure par âge permet de saisir le dynamisme. Là-dessus, je n'ai pas vu dans le plan cette analyse-là qui permettrait dans le fond d'approcher les besoins sociaux nécessaires des différents groupes ou des cohortes d'âge et de population en termes d'équipements, de services, de logement et de loisir.

435 Les catégories socio-professionnelles sont le reflet de la base d'une économie locale. Alors, l'analyse socio-économique par quartier permet d'approcher les statuts sociaux et d'examiner les déséquilibres socio-spatiaux.

Alors, à partir de ces bases, il serait possible de jeter des stratégies de répartition d'équipements, de services, de logement et de loisir selon les types identifiés.

440 La population immigrante, je n'ai pas vu qu'elle était tellement illustrée. Il est important de savoir qu'il existe des concentrations importantes d'immigrants qui entraînent parfois des phénomènes sociologiques connus: ghetto, quartier un peu fermé, quartier un peu éclaté, un peu de violence urbaine. L'analyse de la répartition des familles étrangères permettrait de constater que leurs concentrations se trouvent dans des secteurs d'habitat social, peu valorisés, 445 logement à moindre coût, souvent insalubre et de confort minimum. Par contre, ces populations-là marquent ce Montréal cosmopolite par les communautés ethniques en plein essor.

Alors, montrer la réalité sociale et institutionnelle. Ça, c'est le deuxième point. Où sont les activités et usage socio-spatiaux des jeunes dans la ville?

450 Alors, au niveau des infrastructures, montrer le transport et le réseau routier accompagné du réseau des équipements d'éducation, d'enseignement, de santé, de loisir et culturel.

455 Combiner à ces réseaux la mobilité urbaine des jeunes à travers des réseaux formels et des réseaux informels. C'est-à-dire:

Définir des parcours sécuritaires piétonniers et cyclistes à travers les écoles et les parcs-écoles.

460 Illustrer les flux de circulation afin d'inciter la Ville au marquage sur les carrefours école et voirie. C'est-à-dire, bien marquer dans le fond chaque carrefour à l'endroit où il y a une école autour de ce carrefour-là.

465 Inciter dans son plan d'urbanisme l'identification des carrefours marqués par des feux de circulation pour piétons aux abords des écoles.

Identifier des aires de débarcadère face aux écoles primaires et secondaires.

470 Ajouter dans le parc immobilier du service de transport de Montréal (STM) un mobilier
urbain à l'échelle des jeunes. Par exemple, des bancs pour les enfants et pour les personnes
âgées.

475 Alors, le troisième point porte un peu plus sur l'usage culturel des espaces sociaux. Bref,
comme le dit dans le fond Rapoport dans son livre «Human Aspects of Urban Form» que:

«**L'espace bâti n'est pas seulement un espace euclidien, tel qu'illustré dans le plan...**
– je trouve que le plan est très rationnel, très euclidien –
**... mais bien plus un espace social qui reflète les phénomènes de la société qui le
produit.»**

480 Alors, l'usage culturel des espaces sociaux est le sens qui influence le comportement. Je
remarque que dans le plan, il y a peu d'éléments qui montrent le comportement des gens dans la
ville. Par conséquent, il est nécessaire d'ajouter au Plan d'urbanisme le diagnostic, l'étude et la
planification des services, c'est-à-dire pratiques sociales et spatiales, que l'individu développe
485 dans l'espace concret.

Le Plan d'urbanisme doit examiner l'évolution...

LE PRÉSIDENT :

490 Je vais vous demander d'arriver rapidement à votre conclusion, monsieur, s'il vous plaît.

M. MICHEL GUENET :

495 J'arrive. Alors, le Plan d'urbanisme doit examiner l'évolution ontogénétique, c'est-à-dire le
développement de la représentation et de l'espace par l'homme de la représentation de l'espace
urbain.

500 Une représentation de l'espace par les citoyens, les jeunes, les adolescents, les adultes,
les personnes âgées, dont l'objet serait la représentation des images que les personnes
construisent de la ville.

505 La représentation de l'espace chez les citoyens est importante dans toute planification
urbaine.

Alors, cet aspect-là, le troisième aspect sur la représentation de l'espace des citoyens, je
trouve que ce n'est pas tellement représenté dans le Plan d'urbanisme.

LE PRÉSIDENT :

510

Madame, monsieur, je vous remercie. Rapidement, j'aimerais que vous clarifiez pour nous la notion de parc-école, s'il vous plaît.

Mme DIANE De COURCY :

515

Oui. En fait, ce que nous souhaitons, c'est que les cours d'école puissent devenir des lieux pour les jeunes citoyens en priorité, bien sûr, mais aussi pour l'ensemble des citoyens. Et à cet égard-là, qu'elles ne soient pas réservées au temps de classe, mais qu'elles puissent se convertir. On les appelle parc-école parce qu'on a toujours parlé à ce moment-là d'espace de jeux.

520

Mais ça peut être juste des espaces d'aménagement, des espaces publics d'aménagement qui peuvent favoriser bien sûr que les jeunes et les citoyens puissent bouger, mais pas nécessairement avec des équipements qui sont associés généralement au parc.

525

Quand on est à proximité de parc, parce qu'il arrive que des écoles sont à proximité de parcs municipaux existants, il s'agit plus d'un aménagement de verdissement à ce moment-là.

LE PRÉSIDENT :

530

Très bien. Monsieur Guenet.

M. MICHEL GUENET :

535

Je peux ajouter sur le parc-école aussi, il y a certains arrondissements de Montréal où on remarque qu'il y a des écoles, il y a très peu d'espace public ou d'espace vert dans l'arrondissement de cette école-là. Et je pense que le parc-école pourrait devenir dans le fond un espace public pour les citoyens qui habitent autour de l'école, dans les rues environnantes de l'école. Prenons, par exemple, dans le Mile-End ou dans certains secteurs de Montréal.

540

Alors, ces aménagements-là, qui soient des aménagements de verdissement en même temps, mais aussi joint à ces espaces-là aussi un réseau dans le fond piétonnier et cycliste pour relier dans le fond les différents parcs-écoles et aussi les espaces publics et les espaces verts de la ville existants.

LE PRÉSIDENT :

545

Merci.

Madame Chauvin.

550 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Juste une précision dans le contexte des parcs-écoles. Est-ce qu'il y a une difficulté à ce que les propriétés de la Commission scolaire soient ouvertes et accessibles au public 24 heures sur 24?

555

Mme DIANE De COURCY :

Non. On a des ententes de partenariat qui ont été faites dans le passé. Bien sûr que ça demande un certain nombre de négociations au niveau des assurances, mais nous avons des précédents. Nous avons cependant, je dirais, une parenthèse assez longue de la mise en place des parcs-écoles depuis un certain nombre d'années, tel qu'on vous le mentionnait. Mais au niveau de...

560

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

565

De la responsabilité civile?

Mme DIANE De COURCY :

570

Non. Nous avons des ententes tout à fait correctes, tout à fait bien, mais il s'agit de...

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

575

De les mettre en oeuvre.

Mme DIANE De COURCY :

De les mettre en place.

580

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Dans votre mémoire, vous recommandez la création – peut-être que je me trompe – de cinq parcs-écoles par année. Est-ce qu'il y a une raison pour laquelle vous avez choisi le chiffre cinq?

585

Mme DIANE De COURCY :

590

On a essayé d'être modestes dans notre demande, d'autant que sur le territoire de la Commission scolaire de Montréal, on compte 212 établissements actifs. Là-dessus, je vous dirais que nous avons à peu près une vingtaine d'établissements dont on peut considérer que les cours d'école sont bien aménagées en parc-école ou autrement. Mais il en reste beaucoup à faire. Et nous pensons qu'avec un plan qui nous indiquerait environ une vitesse comme celle-là, nous

pourrions arriver décemment. Maintenant, s'il y a une possibilité d'en faire plus, tant mieux, c'est bien certain.

595

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Si je comprends bien, les parcs-écoles sont faits en collaboration avec des partenaires comme la Ville ou les arrondissements. Ça doit être donc une planification intégrée?

600

Mme DIANE De COURCY :

Absolument. Et nous souhaitons que ce soit une planification intégrée. Dans le passé, lorsque nous avons eu à travailler sur des ententes au niveau des parcs-écoles, il s'agissait de la bonne volonté d'un milieu, pas nécessairement sur un plan intégré dans un arrondissement ou dans un quartier donné et certainement pas dans un réseau intégré comme monsieur Guenet l'indique.

605

Alors, pour notre part, ce qu'on souhaiterait dans une planification à établir avec vous dans le cadre d'une table de travail, c'est que nous fassions ensemble cette planification intégrée.

610

D'autres partenaires se joignent depuis, je dirais, les vieilles ententes de parc-école, d'autres partenaires se joignent, dont le ministère de l'Environnement notamment, et les partenaires privés ou semi-privés qui sont intéressés par la protection de l'environnement aussi, bien entendu.

615

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

La Ville a mené trois projets pilotes qu'on appelle de revitalisation urbaine intégrée. Ça a été un peu, si je ne me trompe, c'est une interprétation un peu personnelle, initié par des besoins en logements et par une volonté d'intégrer l'ensemble des activités humaines dans la planification d'une amélioration de la qualité des milieux de vie. Il y en a une qui est sur le territoire d'une autre Commission scolaire, Marguerite-Bourgeoys, mais je pense qu'il y a deux des projets qui ont eu lieu sur votre territoire. Pouvez-vous nous en parler un peu?

620

625

Mme DIANE De COURCY :

Oui. Il s'agit de Centre-Sud et Saint-Michel. Alors dans le quartier Centre-Sud, le comité de revitalisation va bon train. C'est une collaboration aussi qui est très étroite avec la Direction régionale du ministère de l'Éducation, la Commission scolaire et, bien sûr, l'arrondissement et la grande Ville aussi qui est impliquée indirectement.

630

C'est une approche fort intéressante notamment de dresser le portrait de quartier en incluant d'ailleurs certains éléments que monsieur Guenet a mentionnés. Mais en plus un portrait socio-économique aussi. Oui, c'est une approche intéressante. La même approche est utilisée dans le quartier Saint-Michel.

635

640 Je dirais que le comité de revitalisation visait la lutte à la pauvreté. On comprend ça. Ça a
été une priorité. C'est bien, c'est une priorité aussi pour la Commission scolaire de Montréal.
Cependant, dans le cadre d'un Plan d'urbanisme comme le vôtre, et bientôt comme le nôtre, et
souhaitons-le comme le nôtre vraiment à un moment, il serait souhaitable qu'on puisse envisager
tous les quartiers, même les quartiers qui n'ont pas la caractéristique de la carte de la population
scolaire par son indice de défavorisation ou par la propre carte que la Ville de Montréal a conçue à
partir notamment des quartiers sensibles et ensuite des quartiers à revitaliser.

645 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

650 Monsieur Guenet a fait l'état de l'absence de données socio-économiques et de lien entre
les facteurs socio-économiques et les différents pôles d'activité dans les quartiers, donc des
activités de loisir, de détente et souvent, comment je pourrais dire, d'apprentissage hors travail.
Je pense que ces données-là ont été établies sur une période de plusieurs années. Il y a des
profils socio-économiques de chacun des quartiers qui peuvent être téléchargés du site Internet de
la Ville. Elles ne sont pas intégrées explicitement de façon nominative et quantitative dans le Plan
d'urbanisme, mais elles ont été utilisées pour établir certaines priorités d'intervention.

655 J'ai aussi noté que le Plan d'urbanisme en version préliminaire 2004 a choisi une nouvelle
façon de nommer certains types d'équipement. Alors, on était habitué à la nomenclature
équipements collectifs et institutionnels dans l'ancien Plan d'urbanisme; maintenant, cette
appellation-là a été un peu perdue. On a l'impression à première vue qu'on a un peu dilué des
équipements institutionnels dans les secteurs d'emplois sans les identifier spatialement et les relier
aux milieux de vie.

665 D'après ce que je comprends, la philosophie ou la vision du Plan d'urbanisme vise à ce
que ce travail-là se fasse au niveau des documents d'arrondissement. Donc à un niveau de détail
plus élaboré, à une échelle plus près de tous et chacun.

670 Est-ce que vous voyez que cette approche -- en fait, c'est que vous avez suggéré qu'il y
ait une vision intégrée sur l'ensemble du territoire à un niveau de détail qui n'est pas dans le plan
mais plutôt dans les documents d'arrondissement. Comment réagissez-vous à ça par rapport à la
planification de la Commission scolaire?

Mme DIANE De COURCY :

675 Nous avons besoin des deux. En effet, le niveau de détail, par exemple, dans les plans
d'arrondissement, va nous être bien sûr très utile, mais vous comprenez que la question des
territoires et les chevauchements par rapport au territoire d'une commission scolaire, par exemple,
nous ne sommes pas harmonisés. Il le faudra un jour. Ça sera sans doute d'ailleurs objet de
discussion lors, nous, de notre Plan d'urbanisme scolaire.

680 Mais nous avons en charge la veille d'un réseau d'écoles publiques et un parc immobilier
qui dépasse le 1,5 G\$ et qui est situé sur l'ensemble du territoire. Nous avons besoin, pour nous,
d'avoir de votre part un niveau de détail qui s'apparente à la grande ville pour bien agir. Un
n'exclut pas l'autre pour nous. Il nous faut vraiment, vraiment les deux, pour être capables aussi
685 d'appuyer les établissements scolaires qui sont dans les arrondissements et leur permettre, je
dirais, d'avoir une vision d'ensemble. Ça nous apparaît dangereux que le niveau de détail ne soit
concentré que par quartier, par exemple.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

690 J'ai lu quelque part qu'en 1998, il y avait eu une consultation de la Commission scolaire de
Montréal sur l'avenir de son parc immobilier.

Mme DIANE De COURCY :

695 Oui, en effet.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

700 Est-ce qu'il y a eu suite à ça? Et votre chantier sur le Plan d'urbanisme scolaire, est-ce
qu'il rejoint un peu les travaux de la table?

Mme DIANE De COURCY :

705 En fait, en 1998, c'était la mise en place, vous vous en souviendrez, des commissions
scolaires linguistiques. C'était aussi la jonction de deux commissions scolaire: la Commission
scolaire protestante du Grand Montréal et la Commission des écoles catholiques de Montréal. On
comprend qu'il s'agissait d'un grand brassage d'élèves mais aussi un grand brassage
d'immeubles. Alors, ça a été important de consulter les citoyens d'abord sur leur utilisation;
deuxièmement aussi, faire une collecte de besoins.

710 Les suites de cette consultation ont été d'abord une revendication au gouvernement du
Québec pour toutes sortes de bonnes raisons, mais aussi l'entente Ville-CSDM de l'époque sur la
question des organismes communautaires, des baux, etc. Donc, ça a donné lieu à ces
discussions-là.

715 Par ailleurs, l'entente maintenant de 98 à aujourd'hui mérite d'être regardée à nouveau.
L'eau a coulé sous les ponts. La Ville a beaucoup changé et changera. Les arrondissements sont
par ailleurs dotés de pouvoirs nouveaux. Nous avons vraiment besoin de revoir avec vous quelles
sont les grandes ententes institutionnelles. Que faisons-nous ensemble d'une institution comme la
720 nôtre avec, bien sûr, la grande ville? Et aussi comment déplier dans les arrondissements.

C'est pour cela que nous reprenons notre exercice en septembre à partir de l'évolution des
choses, mais aussi l'évolution des besoins. Notre clientèle a changé énormément. Les élèves, la

725 composition des familles, la composition des élèves a beaucoup changé et on présume que les
725 besoins aussi de nos élèves ont changé.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

730 Est-ce que vous pouvez nous parler un peu de votre chantier qui va avoir lieu cet
730 automne?

Mme DIANE De COURCY :

735 Certainement. Alors, nous allons constituer par ce que nous appelons, nous, des
735 regroupements, en fait, qui regroupent une trentaine de mille élèves – disons-le comme ça, c'est
plus facile à voir – une trentaine d'écoles environ, un petit peu plus. Nous allons donc regrouper
des tables de quartier en invitant expressément la Ville de Montréal à participer à ces tables de
quartier pour d'abord essayer de comprendre le Plan d'urbanisme de l'arrondissement, pour être
740 capable de dire: «Voici ce que nous avons colligé, nous, comme établissement. Pouvons-nous
740 nous arrimer? Pouvons-nous soumettre à la population un certain nombre de propositions
communes? Si ce n'est pas le cas, pouvons-nous soumettre à la proposition minimalement
l'utilisation des bâtiments scolaires?»

745 Alors, nous allons donc faire des consultations publiques, pas de l'envergure de la vôtre,
745 mais des consultations publiques qui vont permettre aux citoyens, à partir de propositions que
nous allons soumettre, de donner une opinion. Et deuxièmement, aussi, de nous acheminer de
nouveaux besoins. Ce que nous souhaitons, c'est de le faire en toute collaboration avec la Ville
de Montréal en partant, bien sûr, du Plan d'urbanisme d'arrondissement.

750 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

755 Madame De Courcy, j'aimerais vous entendre brièvement sur les répercussions des
755 enjeux démographiques. Non seulement l'idée de croissance ou de décroissance de la population
mais, bien sûr, la distribution géographique inégale du phénomène, comment ça se traduit et
quel lien vous pouvez faire avec le Plan d'urbanisme là-dessus.

760

Mme DIANE De COURCY :

765 Je vais vous donner trois exemples importants à mon avis. Par exemple, dans le secteur Côte-des-Neiges, c'est un secteur en explosion démographique depuis déjà plusieurs années. En sous-équipements collectifs communs, il y a des équipements collectifs qui sont importants, mais de façon commune nous n'avons pas trouvé le temps ou le moyen ou les mots pour faire les choses, pour faire les choses ensemble.

770 Cette explosion démographie, pour nous, sera importante et stable pendant un grand nombre de temps. Nous croyons que nous devons faire parvenir ces données. Nous devons travailler ensemble, par exemple, par rapport à la construction de nouvelles écoles qui doivent absolument être jumelées à des équipements collectifs, pour lesquels vous avez sûrement prévu un certain nombre de choses à venir, considérant la densité de population dans ce secteur.

775 À l'autre bout, dans Tétéautville, par exemple, à l'est de Montréal, nous sommes dans de petites écoles, mais vraiment de petites écoles, en dessous de 225 élèves. À 225 élèves et plus, sur le plan pédagogique et administratif, une école peut bien vivre. En dessous de 225 élèves, nous sommes à des seuils critiques.

780 Par ailleurs, trois écoles dans un même milieu qui sont dans des enclaves, nous devons considérer des choses avec vous. Une école de quartier, c'est comme une école de village. Alors, nous devons parler avec vous pour voir le mouvement de la population, un. Mais, deux, aussi le vieillissement de la population probablement dans ces secteurs ou la désertion de ces populations et comment faire ensemble pour que, par exemple, ces trois écoles qui sont en 785 diminution de population importante, que l'on puisse recréer un milieu de vie ou le rassembler pour le bénéfice de tous, ou si nous fermons ces écoles, que nous puissions trouver des solutions pour les familles, mais avec vous.

790 Nous ne pouvons pas travailler en silo dans ces circonstances-là. D'autant que, par exemple, dans ce secteur-là dans l'est, on prévoit dans un autre arrondissement un développement sans précédent au niveau de la santé, au niveau de l'Institut de cardiologie, par exemple, etc. Mais nous ne nous sommes pas parlé. Alors, si nous n'avons pas de collaboration évidente au niveau justement de la démographie ou des mouvements de la population, je pense que nous serons en difficulté majeure.

795 L'autre élément...

LE PRÉSIDENT :

800 Rapidement.

Mme DIANE De COURCY :

805 Oui, je m'excuse. L'autre élément, c'est l'importance du parc immobilier de la Commission et des terrains et des besoins en logement abordable ou en logement social mentionnée par la Ville de Montréal. Vous avez besoin de nous et nous avons besoin de vous pour l'exploitation de ce parc immobilier.

LE PRÉSIDENT :

810 Bien. Un dernier point. Je voudrais vous entendre également brièvement sur la question du verdissement des cours d'école.

Mme DIANE De COURCY :

815 Oui.

LE PRÉSIDENT :

820 Effectivement, l'image pour le commun de mortels d'une cour d'école, c'est de l'asphalte, de l'asphalte où jouent les enfants et parfois avec un prolongement qui sert de stationnement pour le personnel. Alors, qu'est-ce qu'on envisage? Est-ce que c'est vraiment l'image un petit peu bucolique que certaines fondations américaines nous montrent à la télévision de remplacer ça véritablement par des aménagements végétaux?

825

Mme DIANE De COURCY :

830 Pas que végétaux mais beaucoup végétaux. Oui, il y a des images bucoliques, mais ces images se réalisent sur le territoire de la Commission scolaire de Montréal. On peut déjà en visiter quelques-uns de ces projets de verdissement. Oui, nous allons dans le sens de l'image bucolique mais à réaliser.

LE PRÉSIDENT :

835 C'est très encourageant à entendre. Merci, madame. Merci, monsieur.

Mme DIANE De COURCY :

840 Merci de nous avoir reçus.

LE PRÉSIDENT :

Je vous en prie.

845 Je vais maintenant appeler le groupe Équiterre, monsieur Sidney Ribaux, s'il vous plaît.
Bonjour, monsieur! Je vais d'abord vous demander de nous présenter la personne qui vous
accompagne.

M. SIDNEY RIBAUX :

850 Bonjour, monsieur Paré, monsieur Beauchamp, madame Chauvin! Merci de nous
recevoir. À ma droite, Annie Létourneau qui coordonne les programmes transport écologique et
efficacité énergétique.

LE PRÉSIDENT :

855 Avant que vous commenciez, écoutez, vous avez envoyé un mémoire volumineux, très
substantiel, donc une cinquantaine de pages, avec soixante et une recommandations. Est-il
besoin de dire que je vous demande dans maximum dix minutes nous dire l'essentiel de ce que
860 vous avez à nous dire, parce qu'on va avoir des questions à vous poser.

M. SIDNEY RIBAUX :

865 C'est bien. Alors, écoutez, dans le fond, comme vous avez dit, vous avez reçu le
mémoire, vous avez vu nos recommandations. Ce qu'on voudrait vous dire aujourd'hui,
premièrement, c'est dire un peu qui est Équiterre. C'est un organisme à but non lucratif,
démocratique, avec 3 000 membres à travers le Québec dont une majorité de ces gens-là se
retrouvent sur le territoire de l'île de Montréal. On rejoint 300 000 personnes par année à travers le
Québec via les quatre programmes de sensibilisation qui sont le transport, l'énergie, l'alimentation
870 et un volet international qui est le commerce équitable.

Je vous dirais qu'un des axes importants de notre mémoire porte sur tout le concept du
cocktail transport. Le cocktail transport s'articule, en fait est simplement une façon de présenter
le mode de transport d'une majorité de Montréalais. C'est-à-dire que les gens qui ne possèdent
875 pas de voiture ou qui ne se déplacent pas en voiture, se déplacent par un mélange de toutes
sortes de modes de transport qui incluent la marche, le vélo, le transport en commun, mais qui
incluent aussi la voiture dans la mesure où ils utilisent des taxis, ils partagent des voitures, ils
louent des voitures la fin de semaine. Et c'est la réalité d'environ de plus de 50 % des adultes de
l'île de Montréal qui ne possèdent pas de voiture et donc qui se déplacent par ces différents
880 moyens.

Et on sait par ailleurs qu'environ 42 % des adultes de l'île de Montréal possèdent un vélo et
font du vélo et qu'environ 140 000 l'utilisent de façon régulière. Et je suis persuadé que Vélo
Québec vous aura fait toutes les présentations ou vous fera toutes les présentations nécessaires à
885 ce sujet. C'est simplement pour vous illustrer qu'il y a des centaines de milliers de personnes qui
se déplacent autrement qu'en voiture.

890 Or, la plupart de l'aménagement qu'on a fait dans les 50 ou 75 dernières années à Montréal, comme dans la plupart des grandes villes à travers le monde malheureusement, a été en fonction non pas de déplacement mais en fonction de voiture. Je pense que le plan qui est présenté amorce un virage dans ce sens de prioriser donc – et c'est là l'un des principaux axes de nos recommandations – de prioriser donc les piétons, le vélo et le transport en commun comme principaux modes de déplacement.

895 Dans ce sens, j'aimerais juste vous illustrer nos propos par un exemple. On a passé une grande partie des dernières années à faire des débats sur des enjeux de construction de nouvelles infrastructures autoroutières dans la région de Montréal. L'une d'entre elles était l'opportunité de construire un nouveau lien entre Montréal et la Rive-Sud. Donc, ce débat-là essentiellement, c'était l'idée de dépenser 1 G\$ pour un nouveau pont ou un nouveau tunnel entre Montréal et la Rive-Sud.

900 Une des données qui est ressortie de ce débat, c'est que sur le pont Champlain, à l'heure de pointe le matin, il y a 20 000 personnes sur trois voies qui traversent de la Rive-Sud vers Montréal. Donc, trois voies: 20 000 personnes. Pour la plupart seules dans leur voiture.

905 À sens inverse, on aménage ponctuellement pour l'heure de pointe une voie réservée. Sur cette voie réservée, il y a près de 20 000 personnes qui traversent à chaque matin en autobus et cette voie réservée là est loin d'être à pleine capacité, on pense qu'on pourrait se rendre facilement à 30 000.

910 Donc, l'ensemble du débat qui a coûté quelques millions de dollars à la société se résumait non pas à construire un autre pont, mais à aménager une autre ou deux autres voies réservées sur des ponts existants. Et je pense que c'est dans ce sens-là qu'on souhaite que la commission puisse réfléchir à bonifier ce qui est déjà intéressant dans le Plan d'urbanisme et d'aller encore plus loin dans le sens d'aménager une ville qui va prioriser ces modes de transport là.

920 Je vous résume très rapidement quelques points importants pour nous. On pense que c'est important que le Plan d'urbanisme se prononce clairement contre un certain nombre de projets et principalement le lien, en fait, tout nouveau lien autoroutier entre Montréal et ses rives. Notamment le projet de l'autoroute 25, il faut absolument s'opposer à ce projet-là qui va simplement déplacer les activités économiques vers Laval et même la Rive-Nord.

925 De même – et pour nous, le projet est tout à fait relié – la question du lien Notre-Dame doit être aménagée en boulevard urbain réel et non pas en lien autoroutier, parce que, encore là, on crée un lien pour favoriser l'étalement urbain.

930 Par ailleurs, donc, au niveau des axes, je vous dirais qu'un des axes de nos recommandations, c'est le développement, comme je vous disais, de la facilitation du déplacement à pied et en vélo.

935 En ce qui concerne le vélo, on vous propose de commencer, et c'est opportun qu'on
 suive la Commission scolaire dans l'ordre des présentations, on vous propose de commencer à
 développer un réseau de vélos utilitaires, parce qu'il faut comprendre que le réseau cyclable
 présentement a été développé à des fins de loisir, même s'il est utilisé parfois et souvent à fins
 utilitaires. Il faut développer un réel réseau utilitaire. Il faudrait commencer par les établissements
 scolaires justement. Donc, on pense primaire, secondaire, cégep, université, ce sont des gens
 qui utilisent déjà le vélo, qui pourraient le faire beaucoup plus, le vélo et la marche, mais bon
 c'est lié.

940 Évidemment, on appuie la recommandation d'aménager le Centre-ville pour le vélo,
 d'aménager donc une piste cyclable. Et un volet qui est intrinsèque à tout ça, c'est la question du
 stationnement à vélo. Il y a plusieurs recommandations plus précises dans notre mémoire, mais il
 faut de façon beaucoup plus agressive développer le stationnement à vélo. À chaque endroit où le
 945 vélo se développe, on voit que c'est un frein, il manque systématiquement d'endroits pour que les
 gens puissent garer de façon sécuritaire leur vélo. Il faut aussi éventuellement penser à avoir des
 endroits où il y a des stationnements à vélo gardés, comme c'est le cas dans la plupart des
 endroits en Europe.

950 Deuxième axe, je vous dirais, et qui est un petit peu je pense original à ce que nous, on
 amène, c'est de favoriser systématiquement l'auto-partage. Il y a une entreprise présentement à
 Montréal qui s'appelle Communauto, qui nous permet d'utiliser à temps partagé une auto.

955 Ça veut dire qu'au lieu d'avoir une voiture par personne, c'est-à-dire qu'on a une voiture
 pour vingt personnes. Donc, c'est une réduction très importante de l'utilisation de l'espace en ville.

960 Le principal frein de cette entreprise-là qui se développe à un rythme extrêmement rapide
 – c'est de l'ordre de 30-40-50 % de développement par année – le principal frein, c'est les
 espaces de stationnement qu'elle recherche, les contraintes de stationnement qui sont imposées
 à ses véhicules.

965 Donc, par exemple, les résidants qui sont membres de Communauto ne peuvent pas
 stationner dans leur propre rue parce qu'ils ne peuvent pas obtenir un permis de stationnement. Et
 parallèlement, l'entreprise a de la misère à trouver des stationnements pour aménager les
 stationnements, par exemple, proche des stations de métro.

970 Donc, une des recommandations qu'on met de l'avant pour discussion, c'est de dire:
 donnons-nous comme objectif minimum de deux espaces de stationnement à toutes les stations
 de métro réservés à des entreprises d'auto-partage et à d'autres endroits similaires.

975 Prochain axe, évidemment, je pense qu'il est clairement établi mais où on devrait aller
 encore plus loin, c'est de développer le transport en commun et de se donner des objectifs clairs
 de réduction des déplacements en voiture solo sur l'île de Montréal. Je pense que ça a été dit à
 plusieurs consultations et adopté par plusieurs paliers de gouvernement.

Et je terminerais pour dire qu'en ce qui concerne le développement du transport écologique, il y a plusieurs mesures – et on le répète à tous les moments possibles – qui sont essentiellement gratuites. Et lorsqu'on fait de la planification urbaine, c'est là qu'il y a les plus importantes opportunités pour développer ces modes de transport là. Le stationnement, c'est clé. Si on réduit le nombre de places de stationnement de longue durée, donc là où les gens doivent aller travailler ou doivent aller à l'école, c'est là qu'on aura les plus importants gains de transfert modal, donc d'amener les gens soit à faire du covoiturage, se déplacer en transport en commun, se déplacer en vélo, se déplacer à pied et, à terme, déplacer leur lieu d'habitation pour se rapprocher des lieux de travail, des lieux d'école.

Donc, c'est extrêmement important qu'on mette en application et qu'on trouve des moyens réglementaires d'assurer que ça se fasse. Parce qu'on s'est déjà donné des objectifs à Montréal là-dessus et malheureusement, alors qu'on s'était donné comme objectif de réduire le nombre de places de stationnement dans le dernier Plan d'urbanisme, on a augmenté de façon importante, notamment au Centre-ville, et ce qui a un lien direct avec l'utilisation de la voiture et l'augmentation de la part modale de la voiture au détriment du transport en commun.

Toute la question des voies cyclables, des pistes cyclables, des corridors cyclables, ce sont des mesures qui coûtent, dans certains cas, rien. Dans certains cas ou presque rien. C'est une question d'affichage, c'est une question de peindre des lignes sur des rues, d'information des citoyens. C'est certain que dans le cas de piste cyclable séparée physiquement, il y a certains coûts, mais c'est des coûts minimes quand on les compare à l'aménagement de route, etc. Et ça, il faut aller beaucoup plus loin dans la réglementation.

Et quand on dit prioriser les déplacements cyclistes, je vais vous donner un exemple concret. Moi, j'utilise mon vélo à tous les jours et j'en reviens pas que systématiquement, quand on fait des travaux l'été, les véhicules de la Ville de Montréal se stationnent et bloquent la piste cyclable sans aucun moyen de contournement des pistes cyclables.

Donc, on est à l'heure de pointe, il y a des milliers de personnes qui prennent la voie sur Rachel ou Brébeuf, par exemple, on bloque la piste cyclable et il n'y a aucune voie de contournement pour les cyclistes. Donc, les cyclistes sont obligés, dans certains cas, de se retrouver dans le trafic en sens inverse. Alors, on traite la piste cyclable comme quelque chose de secondaire, qui n'est pas très important. C'est pas grave si on la bloque.

Donc, au niveau réglementaire, il faut développer ce réseau-là de façon très utilitaire. Voilà. Puis je terminerais là-dessus. Je pense que ça fait le tour de l'essentiel de nos recommandations.

LE PRÉSIDENT :

Excellent. Monsieur Ribaux, effectivement, vous abordez plusieurs choses dans votre mémoire. La commission aimerait concentrer peut-être ses questions sur le volet qui représente

1020 l'aspect le plus substantiel et le plus innovateur, et je reprends dans le fond l'expression «cocktail transport» ici.

Vous avez parlé de réglementation. Vous avez parlé d'aménagement d'espaces nouveaux. Mais précisément à partir de l'image cocktail que vous avez utilisée, qui est d'ailleurs
1025 utilisée également par d'autres intervenants, est-ce qu'il ne s'agit pas fondamentalement et progressivement de modifier les habitudes des citoyens, des individus en matière de déplacement.

En d'autres termes, imposer des règlements ou adopter des règlements, mais ne pas
1030 avoir les mécanismes soit pour sensibiliser ceux qui doivent les appliquer, soit ceux qui peuvent émettre des contraventions, ça ne donne pas grand-chose. Inversement, proposer aux gens de se servir d'un mode de transport sans qu'il y ait de fait les facilités pour le faire, ça non plus, on arrive à un cul-de-sac.

1035 J'aimerais vous demander si dans la réflexion d'Équiterre, vous avez fixé ou proposé soit un échancier ou encore des étapes qui pourraient servir de repère, d'indicateur d'une progression vers les objectifs que vous proposez.

Parce qu'une des considérations qui a été formulée devant la commission à plusieurs
1040 reprises à l'occasion de cette consultation sur le Plan d'urbanisme, c'est l'insuffisance des indicateurs ou des aspects quantitatifs des engagements de la Ville reliés au Plan d'urbanisme.

M. SIDNEY RIBAUX :

1045 Je crois que vous avez raison de dire que pour amorcer un changement de société comme il est proposé, il faut à la fois agir du point de vue de l'information et de l'éducation, et qu'il y ait des mesures très concrètes qui améliorent les services.

Ce que je vous dirais, c'est que du côté des gens qui ont le point de vue opposé au nôtre,
1050 on dépense 150 M\$ par année à faire la promotion de la voiture privée. Et on développe, comme je vous disais tantôt, on continue à proposer des développements autoroutiers systématiquement.

Donc, de ce côté-là, le message qu'on envoie aux gens, c'est: «Continuez à utiliser
votre voiture et voici toutes les façons merveilleuses que vous pouvez utiliser votre voiture, etc.»
1055 Donc, on est confrontés à ça.

Donc, oui, il y a un volet d'éducation qu'il faut quand même mettre en oeuvre, qui est très
important, mais je vous dirais qu'en termes d'étapes, il y a une première étape qui est de stopper
le déclin du transport en commun. Parce que le transport en commun est vraiment le pilier du
1060 cocktail transport. Si on n'a pas de transport en commun efficace, on ne peut pas demander aux gens de se priver d'une voiture.

1065 Et donc le cocktail transport s'applique beaucoup plus facilement à Montréal, par exemple, qu'en banlieue. Même si on l'adapte aux banlieues, on dit aux gens: «Vous pouvez avoir une voiture au lieu d'en avoir trois.»

1070 Quand on parle du concept du cocktail transport, ça s'articule autour d'un mode de déplacement quotidien pour le travail ou l'école autour du transport en commun. Et ce à quoi on assiste notamment depuis les quinze dernières années, c'est un déclin systématique de la part modale du transport en commun versus l'automobile. Et ça s'explique de plein de façons, et je pense que c'est pour ça que le Plan d'urbanisme doit s'attaquer. Et quand on parle de chiffres, on doit chiffrer ces objectifs-là en termes de part modale.

1075 Donc, il faut stopper le déclin du transport en commun au niveau de la part modale et se fixer des objectifs d'augmentation, tout en se fixant des objectifs de diminution de déplacement en voiture solo, de personne seule en voiture. Je dirais que ça, c'est la première étape fondamentale.

1080 **LE PRÉSIDENT :**

Et est-ce que vous avez proposé, vous envisagez un nombre ou un pourcentage dans cette réduction-là?

1085 **M. SIDNEY RIBAUX :**

1090 Alors, essentiellement, ce sont les chiffres qu'on rappelle dans notre mémoire, qui sont ceux qui ont été développés avec le Conseil régional de l'environnement de Montréal. Donc, c'est une augmentation de 5 % du transport en commun et une diminution de 2 % de l'utilisation de la voiture. Et donc l'horizon par année est l'horizon de Kyoto. Donc, c'est des chiffres qu'on a développés avec d'autres organismes en se donnant l'objectif de voir comment on pourrait atteindre Kyoto au niveau du transport. Donc, c'est un premier objectif. C'est du court terme. On parle de 2012.

1095 **LE PRÉSIDENT :**

1100 Bien. Et ce vers quoi j'aimerais vous ramener, parce que évidemment vous proposez différentes mesures, vous faites allusion à ce qui s'est passé dans d'autres villes, mais ici à Montréal, on n'en est quand même pas aux premiers balbutiements en termes, par exemple, de piste cyclable ou d'utilisation du vélo. Au contraire, on s'est vantés à plusieurs reprises d'être une ville extrêmement avancée là-dessus.

1105 Est-ce qu'il y a des mesures précises, des gestes précis au cours des dernières années qui ont constitué, qui ont entraîné au moins, amorcé des changements significatifs dans les habitudes de déplacement des citoyens.

M. SIDNEY RIBAUX :

S'il y a des gestes, vous dites?

1110 **LE PRÉSIDENT :**

Des gestes, des initiatives dont les résultats vous permettent de dire: bien, ça, ça allait dans le sens de ce qu'on souhaite. C'est parce que vous avez parlé d'un déclin de la part modale du transport en commun.

1115

M. SIDNEY RIBAUX :

Oui.

1120 **LE PRÉSIDENT :**

Je pense bien que les chiffres vous donnent raison là-dessus. Mais on continue à affirmer l'importance du transport en commun, l'importance du vélo, l'importance de la marche et ainsi de suite. Est-ce qu'il y a des choses qui corroborent, qui font que ces mesures que vous proposez soient autre chose que des vœux? Est-ce qu'il y a des gestes, des événements qui se sont passés, qui ont pu donner de la substance à des perspectives comme ça ou si on est forcés de conclure que c'est peine perdue.

1125

M. SIDNEY RIBAUX :

1130

Bien, je vous dirais que ce que Vélo Québec constate, si on parle du vélo, depuis les vingt ou trente dernières années, c'est une progression de l'utilisation du vélo en milieu urbain. Donc, on a vu depuis les années 70-80 de plus en plus de personnes qui se déplacent en vélo. J'ai pas les chiffres des dernières années en tête au niveau de l'évolution, mais Vélo Québec les a et compile ces statistiques-là régulièrement.

1135

Et je pense que cette progression-là au niveau de l'intérêt du vélo à Montréal est notamment due – pas seulement mais notamment due – au travail de Vélo Québec au niveau des grands événements qu'ils ont faits.

1140

Donc, comme vous disiez tantôt, c'est la part de la sensibilisation essentiellement qui a fait son travail, parce que l'infrastructure de vélo s'est améliorée quelque peu depuis quelques années. Il y a eu des supports à vélo qui ont été installés et tout ça. Et ça, ça contribue. Mais il n'y a pas eu de geste important qui a été fait en termes d'infrastructure, par exemple, ou de planification urbaine...

1145

LE PRÉSIDENT :

Je vais vous poser ma question en termes très précis, monsieur Ribaux.

1150

M. SIDNEY RIBAUX :

Oui.

1155

LE PRÉSIDENT :

1160

Est-ce que des voies réservées d'autobus, ça a eu des résultats, peut-être pas globalement sur le pourcentage d'utilisation du transport en commun, mais amélioré la part du transport en commun là où ça a été implanté? Est-ce que les stationnements incitatifs ont eu ce même effet? Est-ce que le prolongement des lignes de métro ou les trains de banlieue ont eu cet effet-là, ou c'est des effets marginaux sur l'utilisation des transports en commun?

M. SIDNEY RIBAUX :

1165

Je comprends votre question. Écoutez, là-dessus, c'est clair. Les chiffres de l'Agence métropolitaine de transport sont clairs qu'au niveau, par exemple, des trains de banlieue, pour prendre cet exemple-là, lorsqu'on a implanté un système efficace de déplacement, les objectifs ont systématiquement été dépassés. Et donc dès qu'on améliore le service, les gens l'utilisent davantage.

1170

Je vous dirais qu'inversement, on a constaté que systématiquement, lorsqu'on diminue la qualité du service ou qu'on augmente le prix du billet, on assiste – et la Société de transport de Montréal ont des chiffres très précis là-dessus – à une diminution de l'utilisation du transport en commun. Donc, c'est bien certain que dans le début des années 90, quand on a passé la norme minimale d'attente ou maximale d'attente de quinze minutes à trente minutes, il y a eu une perte importante, et on le voit dans les chiffres et l'évolution de la part modale du transport en commun.

1175

Donc, inversement, on peut prévoir que si on repassait la norme de trente minutes à quinze minutes d'attente, les gens vont se remettre à utiliser le transport en commun.

1180

Je veux dire, il y a un lien direct entre le financement, le qualité du service et l'utilisation, tout comme il y a un lien direct entre le prix et l'utilisation de n'importe quel service, incluant le transport en commun. Et là-dessus, on n'a pas tous les chiffres à portée de la main, mais la Société de transport de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport ont documenté ça amplement pour vous démontrer que, effectivement, les investissements qui seraient faits de façon stratégique vont apporter des résultats.

1185

Et j'ajouterais par contre un bémol dans la mesure où toute autre chose est égale et qu'il y a un incitatif ou des mesures, je dirais, coercitives à l'utilisation de la voiture. Donc, si on augmente les stationnements, on augmente la largeur des autoroutes et on améliore le transport en commun, on n'aura pas de changement. C'est-à-dire qu'il va y avoir plus. Il faut comprendre que les déplacements totaux augmentent eux aussi.

1190

1195 Donc, il faut s'assurer qu'on agit à la fois sur la qualité du service du transport en commun, du vélo, et aussi s'assurer qu'on diminue l'espace attribué à la voiture. Donc d'où la recommandation très importante qu'on fait de voie réservée pour les autobus qui a cet effet-là directement sans aucun coût.

1200 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

Madame Chauvin.

1205 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1210 Le temps file à une vitesse vertigineuse. Il reste beaucoup de personnes à rencontrer ce matin, mais j'aurais quand même aimé profiter de l'expertise de votre organisme sur certains points. Alors, je vais nommer les points, puis je vous inviterais en fonction de votre expertise, peut-être un peu de choisir comment les adresser.

1215 J'aurais aimé avoir un peu vos commentaires sur l'utilisation des véhicules électriques. Je ne sais pas quels sont les avancements technologiques en fonction des types de véhicule. Pour le transport en commun, dans quel horizon est-ce qu'on peut penser aller vers un véhicule électrique? Et je parle d'un véhicule sur roues, pneumatique, et non pas sur rail.

1220 Vous avez parlé de Novoclimat. Dans le Plan d'urbanisme, on parle que les nouveaux secteurs à développer pourraient présenter, par exemple, une grille de rues qui soit favorable à l'utilisation de l'énergie solaire passive. Ce n'est pas Novoclimat, mais j'aimerais quand même vous entendre sur les avantages collectifs qu'il y aurait à introduire des normes de construction d'habitations qui permettent de réduire la consommation d'énergie.

1225 J'aimerais vous entendre aussi, c'est une réaction peut-être personnelle, mais il semble y avoir beaucoup d'emphase qui est mise sur l'utilisation du vélo pour le déplacement travail. Et j'aurais presque peur qu'il y ait un effet de balancier et qu'on oublie le développement du réseau pour le volet loisir et récréation qui est quand même très important pour la qualité de vie des gens. Il y a beaucoup de gens qui ne peuvent pas utiliser, pour plusieurs raisons, le vélo pour le travail, mais qui ont besoin d'un réseau sécuritaire en termes de loisir. Peut-être apporter quelques éléments de réflexion sur les liens entre les circuits de vélo et le parc Jean-Drapeau.

1230 Et le dernier point, je vous invite à le couvrir selon votre jugement, mais le dernier point, qui est peut-être un peu surprenant, c'est que je sais qu'un des volets de travail de votre organisme est l'alimentation. Et certains représentants en santé publique nous ont souligné le fait que dans certains quartiers défavorisés, les ressources alimentaires de qualité sont définitivement manquantes. J'aimerais peut-être entendre votre organisme sur les moyens qu'on pourrait penser pour aider à ce qu'il y ait une meilleure fourniture.

1235

LE PRÉSIDENT :

1240 La commande est grosse mais je vais vous demander d'être aussi bref que possible.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1245 Ou qu'ils nous envoient un document complémentaire.

M. SIDNEY RIBAUX :

1250 Oui. Écoutez, rapidement, sur la question des véhicules électriques et j'ajouterais hybrides, je pense que ça fait partie des mesures qu'il faut envisager pour le transport collectif pour la flotte – on a fait des recommandations dans ce sens-là – pour la flotte des véhicules de la Ville de Montréal. Donc, il y a des recommandations qui débordent un petit peu le Plan d'urbanisme dans notre document. Mais nous sommes favorables.

1255 Ce n'est pas quelque chose dont on fait la promotion systématiquement au niveau des individus, parce qu'on considère que la priorité est de faire un transfert modal et que la technologie suivra au niveau des véhicules à la fois du transport collectif et des véhicules d'individus. Donc, ce n'est pas notre priorité, mais on en fait quand même la promotion.

1260 Au niveau des normes de consommation d'efficacité énergétique, effectivement, on pense qu'il y a des liens importants à faire pour la Ville à moyen et long termes, de se diriger vers des édifices plus verts à la fois dans la construction et dans la rénovation.

1265 Nous visitons environ 1 000 ménages montréalais par année dans différents programmes d'efficacité énergétique où on offre un service direct à la population, et on constate que la qualité des constructions à Montréal laisse souvent à désirer. On constate aussi qu'il y a des édifices qui sont construits, subventionnés par des programmes de la Ville, sans qu'on intervienne sur l'efficacité des bâtiments.

1270 Donc, ça, c'est une perte pour les Montréalais, parce qu'au lieu de dépenser de l'argent dans les commerces locaux, on dépense de l'argent dans l'énergie, à chauffer l'hiver ou à se climatiser l'été.

1275 Et il y a aussi des enjeux au niveau de la qualité de vie quand on parle, par exemple, des concepts de nouveaux bâtiments verts, les toits verts, etc., qui ajoutent justement une qualité de vie à des Montréalais qui sont en manque d'espace vert. Donc, ça, là-dessus, c'est quelque chose qu'on pense qu'on pourrait développer un petit peu au niveau de la Ville de Montréal.

1280 Au niveau du vélo, on est tout à fait d'accord. On a mis l'emphase sur le volet utilitaire du vélo simplement parce que, du point de vue des infrastructures existantes, il n'y en a pour ainsi dire pas présentement. Donc, on pense que c'est la priorité, pour nous. Ça n'exclut pas du tout

qu'on est très favorables au développement, de compléter et d'améliorer le réseau de loisir également.

1285 Et, finalement, au niveau de l'alimentation, on a fait quelques recommandations au niveau de l'agriculture, donc au niveau évidemment de préserver les zones agricoles qui sont encore existantes sur le territoire.

1290 Équiterre gère des projets d'agriculture soutenue par la communauté où on met en lien directement des producteurs avec des citoyens. Il y a plusieurs, il doit avoir près d'une centaine de points de livraison sur l'île de Montréal qui sont organisés par des fermiers en lien avec Équiterre. Ça répond à un des enjeux sécurité alimentaire, c'est-à-dire que ça permet à des citoyens d'avoir accès directement à de l'alimentation locale, fraîche parce que c'est cueilli la veille, et même biologique, à des prix à peu près au même prix que le conventionnel. Donc, ça fait partie des solutions. Et on en parle d'ailleurs dans le mémoire. Voilà.

1295 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Merci.

1300 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup monsieur, madame.

1305 **M. SIDNEY RIBAUX :**

Merci. Bonne journée!

LE PRÉSIDENT :

1310 Je vérifie maintenant si les gens du Forum jeunesse de l'île de Montréal sont ici? Si oui, on va les entendre. Non? Pas encore.

1315 Alors, j'appelle maintenant la Fédération des astronomes amateurs du Québec, monsieur Rémi Lacasse, madame Chloé Legris. Bonjour, monsieur!

M. RÉMI LACASSE :

1320 Bonjour! Merci de nous recevoir ce matin. Mon nom est Rémi Lacasse. Je suis président de la Fédération des astronomes amateurs du Québec et je suis avec Chloé Legris, qui est ingénieure stagiaire chargée de projet à l'ASTROLab du Mont-Mégantic en Estrie.

Alors, après une brève introduction, je vais passer le micro à Chloé qui va continuer la présentation d'une dizaine de minutes en fait et on pourra répondre à vos questions après.

1325 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Vous avez tout compris.

1330 **M. RÉMI LACASSE :**

Ça va?

LE PRÉSIDENT :

1335 Oui.

M. RÉMI LACASSE :

1340 La Fédération des astronomes amateurs du Québec compte actuellement 1 400 membres qui sont répartis un peu partout à travers la province, essentiellement dans toutes les régions administratives du Québec. Par contre, il y en a plus de 600 qui sont sur l'île de Montréal, et l'éclairage, la lumière de Montréal en fait affecte plus de 1 000 de nos membres, si on veut, dans un rayon d'une centaine de kilomètres autour de la ville.

1345 Notre objectif est de vous sensibiliser aux problématiques de l'éclairage de ce que nous on appelle la pollution lumineuse, de vous présenter quelques solutions en fait après avoir présenté quels sont les éléments de la problématique, et on espère vous influencer pour inclure dans le nouveau Plan d'urbanisme une certaine réglementation sur l'éclairage extérieur de la Ville de Montréal.

1350 Sur ce, je vais passer la parole à Chloé qui va continuer la présentation.

LE PRÉSIDENT :

1355 Parfait.

Mme CHLOÉ LEGRIS :

Bonjour!

1360

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, madame!

1365 **Mme CHLOÉ LEGRIS :**

D'emblée, je voulais vous présenter une carte de pollution lumineuse, juste pour vous faire voir un petit peu la luminosité que la ville de Montréal envoie, projette vers le ciel. Alors, on

1370 voit que la tache qui est blanche, qui correspond à Montréal, évidemment c'est une très forte
luminosité. Puis plus on tend vers le vert, le bleu et le noir, plus on se retrouve avec une qualité
de ciel très grande.

1375 Alors, on voit qu'au Québec, on a très peu d'endroits où est-ce que le ciel est encore -- on
dit un beau ciel étoilé. Et on voit que la luminosité envoyée par Montréal se compare à la
luminosité que la ville de New York envoie.

1380 Alors, per capita, le Québec est un des endroits les plus éclairés de la planète. On utilise
l'énergie de façon générale d'une façon abondante et l'éclairage n'échappe pas à ceci. Et on voit
évidemment dans le bas la carte de pollution lumineuse. C'est des photos satellite qui ont été
prises à travers le monde. Donc, c'est pour mettre un petit peu en perspective la problématique
qui n'est pas simplement une problématique locale, mais c'est une problématique internationale.

1385 On sait que l'Unesco a déclaré que le ciel étoilé fait partie du patrimoine mondial à
préservé. Dans les sociétés industrialisées, on perd accès au ciel étoilé et c'est une richesse qu'il
est important de préserver. Évidemment, Montréal n'aura jamais la beauté du ciel de Mégantic,
mais il y a tout de même des efforts qui peuvent être faits pour minimiser et, dans le fond, utiliser
l'éclairage d'une façon plus intelligente.

1390 Évidemment, la pollution lumineuse, la première définition a été donnée par les
astronomes des États-Unis. Alors, c'est toute la lumière qu'on envoie vers le ciel. Toute cette
énergie qu'on gaspille à éclairer le ciel finalement.

1395 Mais c'est important aussi de voir que la pollution lumineuse, c'est aussi la lumière qui
nous éblouit, qui est trop forte et qui peut aggraver les risques d'accident. Donc, quand on est
aveuglés, on peut mal percevoir un piéton qui s'en vient. Notre oeil réagit. Et plus la population
est vieillissante, plus l'oeil prend du temps à retrouver une bonne vision avec l'ambiance
environnante une fois qu'il a été ébloui. Donc c'est aussi dans ce contexte-là, d'éviter les
éclairages qui sont trop agressifs, éblouissants et qui sont mal dirigés.

1400 C'est aussi de la pollution lumineuse, c'est une nuisance, au même titre que la lumière
intrusive. Le fait d'avoir beaucoup de lumière qui pénètre dans les maisons peut avoir un impact
également sur la santé humaine. Et ça, c'est un facteur aggravant des troubles de sommeil qui
sont associés aux grandes villes. Évidemment, c'est beaucoup plus présent dans les grandes
villes. Cette surconsommation de lumière là a effectivement un impact sur le système immunitaire,
1405 le système hormonal.

1410 Donc, c'est de dire qu'il y a lieu d'éclairer ce qu'on a de besoin et non pas d'éclairer
partout. Éclairer là où c'est nécessaire. Et c'est dans cette optique-là qu'on veut présenter la
problématique, c'est de dire que c'est une façon d'utiliser différemment l'éclairage, d'optimiser
l'utilisation de cette énergie-là.

1415 Alors, on voit ici des exemples pour tout ce que je viens de vous dire, dans le fond, pour illustrer tous les éclairages qui sont mal orientés, qui envoient une proportion de lumière vers le ciel, au lieu d'utiliser des systèmes qui sont plus efficaces et qui envoient la lumière uniquement vers le sol, les éclairages éblouissants.

1420 Alors, c'est certain qu'il y a de moins en moins de ces éclairages-là qui envoient beaucoup de lumière vers le ciel. De plus en plus, il y a beaucoup de recherches qui se font et maintenant les systèmes sont de plus en plus performants, mais c'est de vous sensibiliser et dire qu'il y a peut-être lieu d'adopter des mesures. Parce que c'est un moyen aussi d'augmenter la qualité de vie des citoyens et de donner du cachet à une ville. Quand on pense que Venise en Italie, en plein coeur du centre-ville, on peut voir la Voie lactée. Vous vous imaginez la richesse pour une ville d'avoir accès à un ciel étoilé.

1425 Alors, on voit bien ici la lumière utile du luminaire. Alors, minimiser les pertes de lumière vers le ciel. Minimiser les phénomènes d'éblouissement. Et éviter les débordements. Éclairer ce dont on a besoin et non pas un peu partout. Et ceci permet de réduire les puissances d'éclairage.

1430 Au Québec, on a une tendance à la surenchère, principalement dans le secteur commercial où est-ce que c'est une croissance incessante. C'est des raisons de marketing, si on veut, où est-ce qu'on dit: «Plus c'est clair, plus c'est attrayant.» Alors, on veut toujours être plus clair que son voisin. On pense aux concessionnaires automobiles, aux centres commerciaux, c'est éclairé toute la nuit. C'est des dépenses d'énergie incroyables en termes de lumière, puis que c'est finalement inutile après une certaine heure. Et surtout qu'on n'a pas besoin d'en avoir autant pour avoir une bonne visibilité.

1440 Il y a toute la notion aussi des sources lumineuses efficaces. Ça tombe bien, les sources lumineuses qui sont plus efficaces ont un moins grand impact sur la brillance du ciel, cinq à six fois moins d'impact, si on compare le sodium haute pression avec le mercure.

1445 Je ne rentrerai pas dans les détails techniques, mais comme je vous dis, ça adonne bien, parce que les sources qui sont plus efficaces ont moins d'impact sur la brillance du ciel. Donc, c'est de privilégier... bien, déjà la majorité des rues sont déjà au sodium haute pression, mais il y a une forte tendance à éclairer au mercure, encore là beaucoup dans le secteur commercial. Et même au secteur routier, pas au mercure mais avec des sources blanches qui sont les halogénures métalliques. On n'a pas l'illustration là-dessus.

1450 Puis les sources blanches, dans le fond, c'est toutes les sources blanches qui sont beaucoup plus dommageables pour la qualité du ciel, la noirceur du ciel, si on veut. Et ça aussi, c'est une tendance de plus en plus forte au secteur commercial.

1455 Alors, je vous parle aussi des puissances et des heures d'opération. Comme je vous disais, il y a lieu d'éclairer avec un niveau qui est suffisant et d'éviter la surenchère et d'éviter cette croissance, parce que ça croît tout le temps, tout le temps, tout le temps. C'est de dire: on va se mettre tout le monde sur le même niveau, par exemple pour le secteur commercial, on se met

1460 tout le monde au même niveau d'éclairage et on arrête de stipuler pour des raisons marchandes. Puis même au niveau de l'éclairage des rues, on se retrouve à certains coins de rue à Montréal où est-ce qu'on a quatre, cinq sortes de luminaires différents qui éclairent, plus l'affichage. Donc, c'est beaucoup, beaucoup, beaucoup d'énergie qu'on perd finalement.

1465 Alors, en conclusion, c'est d'optimiser l'utilisation de l'éclairage nocturne pour nous permettre évidemment de préserver les nuits étoilées. Enfin, peut-être de minimiser l'impact que Montréal peut avoir aussi pour l'extérieur de Montréal aussi. Pas simplement pour les citoyens mêmes ici, mais aussi pour tous ceux qui sont à l'extérieur parce que le dôme de Montréal, on le voit de très, très loin.

Évidemment, en ayant des éclairages qui sont bien dirigés, bien orientés, bien contrôlés, ça permet aussi de créer une ambiance nocturne qui est particulièrement jolie.

1470 On veut aussi présenter cette problématique-là en disant qu'il y a tout à gagner en utilisant l'éclairage d'une façon plus réfléchie, puis il y a moyen de se mettre en valeur et de rendre ça beaucoup plus agréable, autant pour les touristes que pour les citoyens. Minimiser les effets indésirables et évidemment réaliser des économies d'énergie, parce que c'est certain qu'il y a des économies d'énergie à faire en repensant la façon dont on s'éclaire.

1475 **LE PRÉSIDENT :**

1480 Merci, madame Legris, monsieur Lacasse. Si on remonte il y a une quinzaine d'années, Montréal était une ville où on a remplacé beaucoup d'éclairage de rue existant par du nouvel éclairage beaucoup plus brillant. On a remplacé les réverbères dans beaucoup de rues. On a amorcé à Montréal et à Québec des plans lumière pour éclairer les édifices publics. Tout ça dans une perspective qui, sur le plan de la sécurité et de l'esthétique, semblait faire l'unanimité. Et là, vous arrivez avec quelque chose qui est à contre-courant des tendances.

1485 **Mme CHLOÉ LEGRIS :**

1490 Bien, je ne dirais pas que c'est à 100 % à contre-courant. Je pense qu'il y a lieu d'avoir de l'éducation, même au niveau des architectes, parce que la tendance, c'est d'éclairer le ciel, d'éclairer vers le ciel. Donc, il y a moyen de faire les choses d'une façon plus harmonieuse et plus sobrement. Et de vouloir éclairer comme d'une façon très, très forte un bâtiment, il y a moyen d'éclairer un bâtiment que ce soit très joli, sans en utiliser d'une façon excessive. C'est la même chose pour l'éclairage routier.

1495 Mais évidemment, il faut que ce soit fait, il faut que ce soit structuré, cette démarche-là, parce que si tu te retrouves dans un secteur où est-ce que là on adopte un éclairage beaucoup mieux contrôlé, où est-ce qu'on utilise des niveaux qui sont adéquats, qui ne sont pas supérieurs à ce qui est recommandé puis qu'on fait un petit peu de mise en valeur du bâtiment, puis qu'à côté, c'est très, très clair, puis qu'il n'y a rien qui se fait, là ça devient peu harmonieux, puis c'est là que c'est moins intéressant.

1500

Ça fait que c'est pour ça que c'est peut-être de se donner une vision à long terme sur le type de dispositif d'éclairage qu'on veut avoir, sur les grandes orientations, puis d'agir en sensibilisation avec les bureaux de génie-conseil, avec les intervenants à la Ville.

1505

Je pense que ce sont eux, ce sont les gens techniques qui n'ont pas encore cette sensibilité-là. Évidemment, il y a l'affaire qu'il y a tout un volet de sensibilisation qui est en train de se passer à l'échelle du Québec, puis avec le projet de l'ASTROLab du Mont-Mégantic où est-ce qu'on veut créer une réserve de ciel étoilé, il y a comme un mouvement au Québec où est-ce que les gens développent cette sensibilité-là, et c'est avec les architectes et les ingénieurs qu'il faut beaucoup travailler cet aspect-là.

1510

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1515

Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1520

Juste en commentaire avec ce que vous dites en page 10 de votre mémoire. Vous établissez une chose qui est intéressante:

«Il est faux de croire qu'en augmentant la quantité de lumière, on obtient une meilleure visibilité ou un environnement plus sécuritaire.»

1525

Je pense que c'est le point difficile sur lequel vous devez beaucoup insister parce que, symboliquement, la vie est liée à la lumière et la mort est reliée au noir, à l'obscurité. Au Moyen-Âge, par exemple, l'éclairage des villes a été un enjeu tout à fait primordial. Et moi je demeure en banlieue, et dans la nature, il y a des gens qui viennent et qui, le soir, ne sont pas capables de dormir s'ils n'allument pas les lumières extérieures. Ils ont toujours l'impression qu'il y a un monstre qui les menace et qui va sauter sur eux.

1530

Mme CHLOÉ LEGRIS :

C'est un astronome amateur.

1535

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1540

C'est pour ça que de ce côté-là, c'est très intéressant ce que vous dites, de défaire cette espèce de réflexe primaire. Et vous ne le faites pas pour dire: «Il faut arrêter d'éclairer» mais en fonction de l'admiration d'une autre dimension de l'espace qu'est le ciel étoilé. Et vous avez bien raison, il y a là une expérience fabuleuse quand on voit un ciel étoilé.

1545 Et je vous souhaite bien bonne chance dans cette éducation du public, et je pense que vous avez tout à fait raison, et qu'il y a là une dimension extraordinairement importante. Parce que voir un ciel étoilé aussi, c'est se situer dans le cosmos et il y a des dimensions tout à fait magnifiques à ça. Je pense que votre...

LE PRÉSIDENT :

1550 C'est une véritable envolée, monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1555 Pourquoi pas?

M. RÉMI LACASSE :

Vous pouvez continuer.

1560 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Peut-être que je pourrais prendre ma carte de membre après.

M. RÉMI LACASSE :

1565 Mais, en fait, il y a beaucoup de perceptions effectivement qui sont reliées à l'éclairage, qui sont fausses. Je demeure en campagne, moi, puis j'ai justement des voisins qui ont cette perception-là qu'il faut éclairer pour la sécurité, etc., alors qu'il y a des études qui ont été faites – on est membres de l'association internationale Dark Sky Association qui compte maintenant plus de 10 000 membres à travers le monde – il y a des études qui ont été faites.

1575 Il n'y a rien qu'un voleur aime mieux qu'une cour bien éclairée pour aller entrer dans une maison. Premièrement, il sait où se cacher parce qu'il y a des ombres qui sont là. Et quand il est à l'intérieur de la maison, il n'a pas besoin de s'éclairer, il a déjà l'éclairage qui est à l'extérieur. Contrairement à un environnement où c'est totalement noir, le voleur ne sait pas où aller, il a de la difficulté à se diriger, et quand il rentre dans la maison, effectivement s'il veut voler, il est obligé d'avoir une lampe de poche, qui est beaucoup plus visible de l'extérieur s'il y a un voisin. Alors, c'est juste une perception qui est pas mal différente de la réalité.

1580 On n'a pas parlé de chiffres, mais aux États-Unis, on calcule qu'il y a 1 G\$ de dépenses d'éclairage inutile vers le ciel, d'énergie qui est gaspillée. Et si on met ça au niveau du Québec, ça représente à peu près 40 M\$ par année. On appelle ça éclairer le dessous des ailes des oiseaux qui volent la nuit, en fait. C'est à peu près ça. Alors c'est quand même un potentiel d'économie d'énergie qui est quand même assez substantiel, et tant autant de la ville qu'au niveau de la province.

LE PRÉSIDENT :

Je vais passer la parole à madame Chauvin qui a des questions.

1590

Mme CHLOÉ LEGRIS :

J'aurais aimé ça...

1595

LE PRÉSIDENT :

Très rapidement.

1600

Mme CHLOÉ LEGRIS :

Très rapidement juste par rapport à la sécurité au niveau de l'éclairage routier aussi. Il y a des études qui démontrent que, oui, il y a un facteur important de diminution d'accidents entre le fait d'éclairer ou de ne pas éclairer. Alors c'est important, oui, de pouvoir éclairer certains axes routiers. Par contre, l'intensité qu'on y met n'a pas d'impact. C'est juste pour relever aussi cet aspect-là de la sécurité. Les gens ont l'impression qu'il faut que ce soit très clair pour que ce soit sécuritaire.

1605

LE PRÉSIDENT :

Madame Chauvin.

1610

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Dans votre mémoire, vous faites l'éloge de la Ville de Tucson en Arizona qui a mis des mesures en place pour diminuer la pollution lumineuse. Pouvez-vous nous dire quel genre de mesures qui ont été élaborées dans cette ville-là?

1615

Mme CHLOÉ LEGRIS :

Une réglementation qui a été mise en place sur l'éclairage nocturne. Actuellement, nous, on travaille à l'ASTROLab du Mont-Mégantic à l'élaboration également d'un règlement qui va être adopté par plus d'une vingtaine de municipalités, justement pour prévenir les nouvelles installations. Donc, c'est d'adopter les luminaires qui sont plus efficaces et qui minimisent la quantité de lumière qui s'en va vers le ciel principalement.

1620

1625

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Est-ce que les saisons ont une importance dans le niveau de la pollution lumineuse?

1630

Mme CHLOÉ LEGRIS :

1635 Oui, c'est certain qu'au Québec, avec la neige et les milieux humides, il y a une plus grande réflexion de lumière qui se fait. Par contre, dans les villes comme Montréal où est-ce que le déneigement se fait assez rapidement puis que la neige vient assez grise vite, c'est peut-être moins important que si on se retrouve en milieu rural.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1640 Est-ce que le Dark Sky Association, parce que quand on tombe dans le domaine technique, on peut se perdre dans le dédale très rapidement, est-ce qu'il existe une documentation scientifique sur les niveaux d'éclairage requis, tant en termes d'efficacité fonctionnelle et sécuritaire pour différents types d'occupations, d'usages ou de fonctions?

1645 **Mme CHLOÉ LEGRIS :**

Oui. Il y a des normes qui sont existantes. Par contre, les normes sont parfois considérées comme plus élevées que nécessaire. Mais de toute façon, il y a de la surenchère. Les normes ne sont pas respectées dans bien des cas. Mais ça existe.

1650 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Et où est-ce qu'on trouve ça ces normes-là?

1655 **Mme CHLOÉ LEGRIS :**

Bien, c'est l'Illuminating Engineering Society of North America, puis tous les ingénieurs électriques normalement connaissent ces normes-là.

1660 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

1665 Merci, monsieur. Merci, madame.

Mme CHLOÉ LEGRIS :

1670 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'appelle maintenant madame Alison Hackney, s'il vous plaît. Bonjour, madame Hackney.

1675

Mme ALISON HACKNEY :

Bonjour, monsieur, madame! Je voudrais d'abord remercier la commission d'avoir accordé la permission aux cinéastes qui vont filmer ma présentation.

1680

LE PRÉSIDENT :

C'est une très bonne idée.

1685

Mme ALISON HACKNEY :

Et j'espère qu'on m'entend bien partout dans la salle.

LE PRÉSIDENT :

1690

C'est parfait. Vous avez fait parvenir votre mémoire à la commission déjà.

Mme ALISON HACKNEY :

1695

Exact.

LE PRÉSIDENT :

On en a pris connaissance.

1700

Mme ALISON HACKNEY :

Alors, j'entends résumer, plutôt que de lire au complet mon mémoire. Le sujet de mon mémoire est la protection et voire l'épanouissement de l'agriculture en milieu urbain. Je me présente d'abord. Je suis agricultrice. J'ai une ferme où je produis des légumes certifiés bio à Senneville, à l'extrémité ouest de l'île de Montréal. Ma famille est propriétaire depuis quatre générations d'une terre de 23 hectares.

1705

Les auteurs du plan urbain ont beaucoup insisté sur le développement durable. Alors, l'agriculture en milieu urbain a tout à voir avec le développement durable et une belle qualité de vie, alors que l'étalement urbain mal planifié est aux antipodes.

1710

Je voudrais souligner l'urgence d'agir mais aussi la belle opportunité qui se présente à Montréal et aux Montréalais. Urgence parce qu'il y a au moins cinq belles fermes tout près de

1715 chez moi qui sont disparues, disparues sous le béton, sous l'asphalte et qui sont maintenant des développements domiciliaires un peu anonymes.

Le plan urbain signale l'existence de neuf kilomètres carrés de terrains non agricoles disponibles pour la construction de nouvelles maisons. Alors, je vous dis qu'il est franchement
1720 inadmissible que l'on permette l'étalement de la banlieue en zone agricole.

L'opportunité qui se présente à la Ville, c'est que la terre agricole urbaine qui reste ferme, qui est développée par des agriculteurs et utilisée pour la production de nourriture, de légumes, de viande, ça rapporte à la société sur toute la ligne. Sécurité alimentaire, par là j'entends des
1725 produits locaux facilement accessibles; lien des citoyens avec la nature et avec leur source de nourriture; valeur culturelle; tampon entre les milieux naturels et les zones résidentielles ou industrielles; diversification de l'économie, emplois et, évidemment, la beauté du paysage. Donc, ça rejoint plusieurs des actions que les auteurs du Plan d'urbanisme souhaitent réaliser.

Par contre, la terre agricole urbaine, qui devient quartier domiciliaire, rapporte des gros
1730 sous aux développeurs mais appauvrit la société. Par exemple, dans mon coin, l'étalement urbain qui a lieu et qui a remplacé les fermes qui étaient là, ces développements ne semblent aucunement tenir compte des facteurs de vie de quartier, les transports en commun, encore moins l'Accord de Kyoto. Cela suppose une dépendance totale sur l'automobile et le
1735 supermarché, tout en réduisant notre capacité de se nourrir. Ce qui rejoint un peu la préoccupation de madame Chauvin qu'elle a soulevée après la présentation d'Équiterre.

C'est-à-dire, lorsque nous n'avons plus de ferme près de chez nous et nous devons dépendre des importations de nourriture, éventuellement, cette nourriture devient plus cher et est
1740 de moins en moins accessible aux gens, et les gens qui vont en souffrir en premier, ce sont les gens moins bien nantis.

Alors, moi, ce que je souhaite, c'est que la Ville renforce simplement sa conviction qui est un peu ambiguë dans le Plan d'urbanisme, puisqu'on peut lire:

1745 *«Le plan de la Ville entend maintenir la zone agricole permanente mais reconnaît toutefois la possibilité que les inclusions en zone agricole en soient éventuellement retirées.»*

Alors, moi, je souhaiterais que la Ville interdise tout simplement toute exclusion de la
1750 zone agricole et se fixe plutôt comme objectif l'épanouissement de la zone agricole et le développement de tout le potentiel des terres agricoles. Voilà. Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

1755 Merci beaucoup, madame Hackney. J'attendais effectivement votre conclusion en me disant, puisque le Plan d'urbanisme mentionne la zone agricole, qu'est-ce que madame Hackney va nous dire? Et, effectivement, vous attirez notre attention sur le fait que la position de la Ville n'est pas aussi catégorique que ce que vous auriez souhaité. D'accord.

1760 Est-ce que, dans votre esprit, la zone agricole devrait être agrandie? Et je vais vous
poser ma question sur deux plans. On peut imaginer que la Commission de protection du territoire
agricole éventuellement reconnaisse un périmètre agrandi, ça, c'est une chose. L'autre chose,
c'est que le Plan d'urbanisme de la Ville reconnaisse une affectation agricole même si elle ne fait
pas partie de la zone. Est-ce que c'est quelque chose que vous avez envisagé?

1765

Mme ALISON HACKNEY :

1770 Ça irait au-delà de mes espoirs que la zone agricole soit agrandie mais, évidemment, je
trouve que ce serait excellent puisque l'île de Montréal et l'île Jésus se situent dans la meilleure
zone pour la production de nourriture au Québec, n'est-ce pas? Et au Québec, vous le savez,
nous avons moins que 2 % de notre province qui est arable...

LE PRÉSIDENT :

1775 Propice à l'agriculture.

Mme ALISON HACKNEY :

1780 ... qui est bien pour l'agriculture. Donc, un agrandissement de la zone agricole, oui, ça
serait souhaitable. D'autre part, je voudrais souligner que lors du congrès, on a eu un congrès
sur l'agriculture en milieu urbain à Laval et on nous a souligné qu'il reste quelque 40 000 hectares
de terrains vacants, non agricoles, qui pourraient être utilisés pour les résidences, l'industrie.
Alors, pourquoi pas au moins, au moins utiliser ces terres vacantes, non agricoles, avant de
permettre la construction sur des bonnes terres arables? Et il y a certainement des terres arables
1785 en zone non agricole qui seraient tout à fait adaptées à l'agriculture.

J'ai dit tout à l'heure qu'il y a au moins cinq fermes tout près de chez moi qui ont été
anéanties. Et c'était de très belles fermes. Entre autres, entre le boulevard Pierrefonds et Gouin,
il y avait une petite ferme qui, il y a un an exactement, produisait des laitues, des légumes et il y
avait un kiosque sur le boulevard Pierrefonds. Si vous y alliez aujourd'hui, vous allez constater
1790 que la récolte de cette année, c'est des gros dollars pour quelqu'un, puis c'est des maisons.
Cette ferme a disparu très rapidement.

LE PRÉSIDENT :

1795 Madame Hackney, est-ce que ces fermes-là étaient situées en dehors de la zone agricole
ou si leur propriétaire ont obtenu qu'elles soient retirées de la zone agricole. À votre connaissance.

Mme ALISON HACKNEY :

1800 Cette ferme-là, parce que je me suis informée, était dans la zone agricole et ça a été
permis qu'elle en soit exclue. D'autre part, je connais plusieurs fermes qui n'étaient pas dans la

1805 zone agricole et je ne sais pas vraiment les raisons. Mais à ma connaissance, ce n'était pas dans la zone agricole, même si c'était autrefois de très belles fermes.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

Monsieur Beauchamp.

1810 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

J'imagine que vous, vous êtes une productrice qu'on peut appeler professionnelle. Vous vivez de votre agriculture?

1815 **Mme ALISON HACKNEY :**

1820 Non. Je retire une partie de mes revenus de mon agriculture et, en fait, même si la propriété est dans ma famille depuis assez longtemps, moi, ça ne fait qu'entre huit et dix ans que je pratique l'agriculture. Donc, je peux dire que ma ferme est en développement.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1825 Est-ce que, j'imagine, vos collègues, vous parliez donc des autres fermes dans votre coin qui ont été transformées en lieu de construction d'habitations, j'imagine que la pression sociale, la pression économique doit être très forte chez les propriétaires de ferme pour lotir leur terrain et au fond vendre tout en faisant un coup d'argent à court terme, et puis on passe à d'autre chose.

1830 **Mme ALISON HACKNEY :**

1835 Au moins pour celle-là que j'ai mentionnée, je crois que c'était vraiment une question de très grosse pression économique, question de vieillissement, que le propriétaire était trop vieux et, oui, effectivement, c'est une question de pression économique, de difficulté de réaliser. Mais dans la plupart des cas, on ne peut pas réaliser autant d'argent en vendant des produits agricoles qu'en vendant la terre pour le développement domiciliaire ou construction industrielle.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1840 Étant donné qu'il n'y en a presque plus maintenant sur le territoire montréalais, est-ce que vous demandez des formules particulières de protection, de soutien ou d'incitation pour permettre à ces quelques fermes de survivre?

1845 **Mme ALISON HACKNEY :**

Oui, j'ai plusieurs idées. D'abord, j'ai la conviction que la zone agricole doit être protégée et la Loi sur la protection du territoire et des activités alimentaires devrait être soutenue. Il ne devrait pas avoir lieu d'exclure les terres qui sont en zone agricole.

1850 D'autre part, il y a plusieurs choses que la Ville peut faire pour favoriser l'épanouissement de l'agriculture. Comme j'ai mentionné, s'assurer que l'évaluation foncière et la grille de calcul des taxes municipales tiennent compte de la production et que ce sont des fermes, ce ne sont pas des résidences de luxe ou des cottages en campagne.

1855 Aussi, la Ville peut encourager les liens. Certaines fermes sont déjà desservies par le transport en commun dont la Ferme D-Trois Pierres. Alors, la Ville peut favoriser ce lien entre les consommateurs et les fermes, les citadins et les fermes en ville.

1860 D'autre part, je crois que les bureaux de développement économique comme le centre local de développement du West-Island – je donne ça comme exemple – peut aider à planifier, à développer l'aspect économique, le marketing.

1865 J'ai également mentionné comme exemple la corporation Agril à Laval, et si on consulte leur dépliant, on voit qu'ils ont plusieurs règlements municipaux pour renforcer la Loi sur la protection des terres agricoles et éviter que la terre agricole soit exclue de la zone ou démembrée. Agril a aussi comme vocation d'allier ou de trouver des terres agricoles pour ceux qui voudraient cultiver, soit acheter ou louer des terres agricoles. Donc, un bureau semblable à Montréal pourrait aider au développement.

1870 Et, aussi, enfin je ne sais plus qui est propriétaire de la Ferme Bois de la Roche qui était à Senneville et après c'était dans l'arrondissement Sainte-Anne-de-Bellevue, enfin, je ne sais plus, mais il reste qu'il y a une très belle ferme près de chez nous, Bois de la Roche, qui n'attend qu'à être développée. Et l'Union des producteurs agricoles entre autres soutient, supporte le projet. Et c'est des hectares de terre fertile qui pourraient être bien utilisés à produire.

1875 Aussi, je reste assez proche du Collège MacDonald qui est un collège agricole et il y a des finissants brillants, capables, qui ne voudraient pas mieux que de pouvoir travailler et produire.

1880 **LE PRÉSIDENT :**

Je pense que ça répond à la question pour le moment.

Madame Chauvin?

1885

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1890

Je voulais justement vous entendre sur le parc agricole du Bois de la Roche et je ne suis pas sûre d'avoir compris si le parc est en attente d'être développé pour fins immobilières ou pour fins d'agriculture.

Mme ALISON HACKNEY :

1895

Je reste à une couple de kilomètres dudit parc agricole. Alors, évidemment, je m'intéresse à son sort. Les dernières nouvelles que j'ai eues, je crois qu'il y a une commission pour le développement du parc agricole ou un comité, et lorsque j'ai téléphoné – même, j'ai posé la question au maire Tremblay il y a environ un an et demi à l'Hôtel de Ville – les gens de la Ville m'ont dit qu'ils attendent des investisseurs pour développer ce parc agricole qui serait destiné à être un genre de *showcase* pour l'agriculture, pour montrer aux Québécois, aux Montréalais qu'est-ce que ça peut être l'agriculture, qu'est-ce que c'est le patrimoine agricole.

1900

Et, d'ailleurs, dans le plan urbain, on écrit qu'il souhaite soutenir ceux qui exposent et qui développent le patrimoine agricole. Alors, le parc agricole voulait être à la fois éducatif et je crois aussi une opportunité pour des agriculteurs peut-être de développer l'agriculture. Et je sais qu'un plan a déjà été fait pour son développement.

1905

Et il y a quelques années, on a fait un projet pilote sur la production de boeuf, des animaux de boucherie qui étaient toujours à l'extérieur et puis, depuis, je crois qu'on attend des investisseurs. Et moi, ce que je souhaite surtout, c'est que le projet avance et qu'on ne dise pas éventuellement: «Ah! bien, c'était trop cher et, là, il faut laisser que ça se développe pour autre chose.» Il ne faudrait surtout pas, ça serait irresponsable et très malheureux. C'est un projet qui a beaucoup de potentiel.

1910

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1915

Est-ce que vous pouvez me dire dans quelle proportion la zone agricole permanente, qui est reconnue au Plan d'urbanisme, est exploitée par des fermes? Est-ce que c'est 100 % de la zone agricole permanente sur l'île qui est exploitée ou il y a encore une portion de la zone qui est en friche?

1920

Mme ALISON HACKNEY :

À ce que je comprends, la zone agricole inclut aussi des boisés, dont l'Arboritum Morgan, qui ne sont évidemment pas exploités pour l'agriculture, et aussi la ferme que j'ai mentionnée, Bois de la Roche, qui serait la plus grosse propriété agricole sur l'île, n'est pas exploitée. Je crois qu'on ne fait que couper le foin. Alors, je ne pourrais pas vous dire le chiffre, mais je dirais que la zone agricole est exploitée en dessous de son potentiel.

1925

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1930

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1935

Merci beaucoup, madame Hackney.

Mme ALISON HACKNEY :

Merci.

1940

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous allons recevoir le dernier groupe cet avant-midi. C'est Groupe de ressources techniques Bâtir son quartier et madame Édith Cyr. Je comprends que ce n'est pas madame Édith Cyr évidemment qui s'avance.

1945

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

Vous excuserez madame Cyr qui a été retenue ce matin. Je me présente. Jean-François Gilker, coordonnateur du développement Groupe de ressources techniques Bâtir son quartier et je suis accompagné ce matin de Christian Roberge, qui est le directeur adjoint au Groupe de ressources techniques Bâtir son quartier.

1950

On a préparé une petite présentation écrite que je me propose de vous lire à un débit relativement rapide pour essayer de rester dans les dix minutes de présentation. Alors, pour vous aider à suivre mon débit rapide, on a cru opportun d'avoir une petite présentation PowerPoint.

1955

LE PRÉSIDENT :

Avant que vous commenciez, monsieur, premièrement, prenez note que la commission a lu votre mémoire, qui est très substantiel, donc on aurait des questions. Alors, plus vous serez court, mieux ça sera. Et, deuxièmement, je vous rappellerais de déposer auprès de madame Espach, si c'est possible, les éléments visuels ou documentaires additionnels à votre mémoire.

1960

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

D'accord.

1965

LE PRÉSIDENT :

1970

On vous écoute.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

1975

Je vous remercie de l'occasion qui nous est offerte de participer à l'élaboration du nouveau Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

1980

En tant que citoyens de Montréal, force nous est de constater que la ville se transforme et vit une période de croissance importante. Cependant, une bonne partie de la population vit encore des problèmes à se loger convenablement.

1985

Le Plan d'urbanisme pose donc un défi majeur: comment faire en sorte que ce développement puisse se faire sans rupture avec les acquis, la solidarité sociale et la mixité des populations qui confèrent à cette ville ses qualités particulières.

1990

Aujourd'hui en 2004, un constat semble clair et partagé par tous: la question du logement revêt actuellement et pour les années à venir une importance de premier plan à Montréal.

1995

Bâtir son quartier est un organisme sans but lucratif d'économie sociale qui, depuis maintenant 27 ans, supporte les groupes impliqués dans la réalisation de projets immobiliers dans le domaine du logement coopératif et sans but lucratif, et ce, sur l'ensemble du territoire de la Ville de Montréal.

2000

Bâtir son quartier est actuellement le plus important groupe de ressources techniques en habitation au Canada. Bâtir son quartier travaille à améliorer les conditions de vie et plus particulièrement les conditions de logement des personnes à faible et moyen revenu.

2005

Bâtir son quartier favorise la prise en charge collective des conditions de logement par la mise en place de coopératives d'habitation et d'organismes d'habitation sans but lucratif.

Bâtir son quartier fournit aux groupes promoteurs tous les services d'accompagnement, de coordination, d'organisation et de support technique et administratif requis, ainsi que de la formation sur mesure.

2010

Bâtir son quartier favorise l'acquisition par les membres des groupes promoteurs de toutes les habiletés nécessaires à la prise en main et au contrôle des destinées de leur projet. Il supporte également la réalisation de projets particuliers pour des organismes communautaires, des centres communautaires et des garderies.

À ce jour, Bâtir son quartier a coordonné la réalisation de 300 projets d'habitation communautaire totalisant plus de 6 000 unités de logement.

2015 Bâtir son quartier a soumis, dans le cadre de l'opération Solidarité 5 000 logements de la Ville de Montréal, soixante projets totalisant 2 065 unités de logement. Ces projets sont répartis dans douze arrondissements, ce qui représente dix-sept quartiers distincts. Plusieurs de ces projets sont déjà en chantier.

2020 Bâtir son quartier s'emploie également à développer des liens dynamiques de concertation et de partenariat avec les communautés des quartiers où il intervient. Notre organisation est membre de seize concertations locales et travaille étroitement avec le milieu pour définir ses priorités d'action. Cette façon de faire permet que les besoins soient définis à l'échelle la plus pertinente et favorise l'émergence de projets, de même que l'implication de la communauté locale.

2025 L'objectif du logement communautaire n'est pas uniquement de construire, de rénover ou de recycler un immeuble. La philosophie d'intervention des groupes de ressources techniques est basée sur les principes suivants.

2030 Le contrôle démocratique: les organismes mis sur pied doivent être autonomes, c'est-à-dire qu'ils doivent posséder tous les outils leur permettant de voler de leurs propres ailes. Les ménages locataires prennent collectivement des décisions concernant leur habitat.

2035 La primauté de l'humain: l'intervention est dirigée vers la satisfaction des besoins des personnes.

Et la création d'une richesse collective: la réussite d'un projet se mesure à l'importance de ses impacts socio-économiques sur le milieu.

2040 Le Plan d'urbanisme de 92 de la Ville de Montréal contenait un important chapitre sur l'habitation et la vie de quartier. La Ville s'engageait à favoriser l'accès à la propriété collective via les coopératives et les organismes sans but lucratif. Le Plan insistait aussi sur l'importance de la qualité des milieux résidentiels et se prononçait en faveur d'une approche intégrée de revitalisation urbaine.

2045 Au lendemain de l'adoption du Plan d'urbanisme de 1992, le gouvernement canadien annonce son retrait du financement de nouveaux logements sociaux. En 1994, la Ville de Montréal jette les bases de Résolution Montréal, un programme qui permettra la réalisation d'une centaine d'unités de logement social.

2050 En 1995, le gouvernement du Québec met sur pied le programme d'achat/rénovation pour Coop et OSBL qui permettra la réalisation de près de 400 unités de logement à Montréal.

2055 En 1997, Québec annonce un investissement en cinq ans pour le financement de la construction de logements sociaux dans le cadre du nouveau programme AccèsLogis. Ce programme permettra la réalisation de 400 à 500 unités de logement par année à Montréal.

2060 En 2001, le budget du gouvernement provincial accorde une large place à l'habitation. En cinq ans, 13 000 logements pourraient être financés dont 11 500 logements sociaux. L'entente fédérale/provinciale sur le logement abordable est alors conclue. Au début de 2002, Québec et Montréal annoncent la construction de 5 000 logements sociaux en deux ans à Montréal.

2065 Il aura donc fallu plus de sept ans d'efforts pour relancer en janvier 2002 à Montréal un véritable chantier de construction de nouveaux logements sociaux, mais les besoins demeurent criants. La crise actuelle interdit qu'on fasse du surplace.

Depuis 2002, une grave pénurie de logements locatifs frappe les principaux centres urbains du Québec. Le FRAPRU évaluait en octobre 2002 qu'il manque 17 682 unités de logement locatif dans la région de Montréal pour sortir de la pénurie.

2070 La Communauté métropolitaine de Montréal arrive sensiblement aux mêmes conclusions. La CMM est également d'avis que la situation pourrait même se détériorer après 2006 si les initiatives publiques actuelles n'étaient pas reconduites.

2075 La reprise montréalaise des dernières années a créé un marché extrêmement difficile, particulièrement pour les ménages locataires à faible et modeste revenu. Selon la SCHL, le prix du duplex a littéralement bondi entre 2001 et 2003 de 30 % à 50 %. Quant aux loyers, toujours selon la SCHL et Statistiques Canada, ils auraient augmenté de 4 à 6% par année au cours des deux dernières années, soit plus de deux fois plus vite que le taux d'inflation.

2080 Le recensement de 2001 démontre que pour l'ensemble de l'île de Montréal, 37,2 % des locataires doivent consacrer 30 % ou plus de leur revenu pour se loger.

2085 En 2001, on dénombrait plus de 800 000 logements à Montréal dont près de 9 % nécessitent, selon leur occupant, des réparations majeures.

Plusieurs quartiers de Montréal commandent une attention particulière et souvent urgente. Ces secteurs sont habituellement désignés comme quartier prioritaire d'intervention.

2090 On retrouve les quartiers anciens marqués par la désindustrialisation comme Saint-Henri ou Hochelaga. Ces secteurs se caractérisent par un bâti ancien de plex -de petits immeubles de deux à six logements - entretenu à des degrés variables et qui nécessite souvent des rénovations assez importantes.

2095 On retrouve également les quartiers multilocatifs de l'après-guerre, tels Côte-des-Neiges ou Saint-Michel, dont le parc de logements est constitué en bonne partie de bâtiments multifamiliaux de qualité modeste - les walk-up - dont la plupart souffre d'un manque d'entretien marqué.

2100 Finalement, des zones de pauvreté qui sont enclavées dans des environnements difficiles, à proximité d'autoroute, de zone industrielle et de corridors ferroviaires, et qui se

caractérisent en tout ou en partie par un bâti locatif de piètre qualité. Montréal-Nord ou Cartierville, notamment, comportent de telles zones.

2105 Étant donné la crise actuelle, étant entendu qu'une partie de la population de Montréal ne possède pas les ressources financières nécessaires pour accéder à un logement approprié, Bâtir son quartier propose que le nouveau Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal énonce clairement que l'habitation, la prise en charge de l'habitat et de la satisfaction des besoins constituera au chapitre de l'habitation une des grandes priorités de l'administration municipale.

2110 Bâtir son quartier propose également que la Ville favorise l'accès à la propriété collective via les coopératives et les organismes sans but lucratif.

2115 La réalisation de logements coopératifs et sans but lucratif constitue une réponse adéquate pour faire face à la pénurie actuelle. Or, la majorité des logements prévus dans le cadre de l'opération Solidarité 5 000 logements seront livrés d'ici la fin de 2005. Il faut déjà prévoir la suite et s'assurer que d'autres logements deviendront disponibles en 2006 et au cours des années subséquentes.

2120 Bâtir son quartier recommande que la Ville s'engage à réaliser un grand chantier de l'habitation dont une nette proportion, fondée sur les besoins, sera constituée de logements sociaux. De plus, que l'administration municipale annonce immédiatement son intention de donner suite à l'opération Solidarité 5 000 logements et s'engage à soutenir la réalisation d'au moins 2 000 unités de logement coopératif et sans but lucratif par année pour les dix prochaines années dans le cadre du grand chantier de l'habitation.

2125 Que la Ville s'engage à exercer un leadership fort auprès des gouvernements et de la Communauté métropolitaine pour que Montréal dispose des fonds requis pour la construction et la rénovation de logements pour les dix prochaines années, et mobilise en ce sens tous les partenaires.

2130 Que la Ville développe en collaboration avec les arrondissements un plan d'ensemble pour la réalisation de projets de logements sociaux sur l'ensemble de son territoire, et que cela constitue une priorité de tous les arrondissements.

2135 À plusieurs reprises dans le passé et aussi à l'occasion de l'opération Solidarité 5 000 logements, la Ville a mis à la disposition des groupes promoteurs de logements sociaux des terrains acquis par elle ou par les sociétés paramunicipales. Or, cette réserve de terrain est, à toutes fins pratiques, maintenant épuisée.

2140 Nous proposons que la Ville reconstitue rapidement une réserve de terrains municipaux ou publics aux fins du logement social.

2145 Que les sociétés paramunicipales soient mandatées pour procéder à certaines acquisitions en collaboration avec les groupes de ressources techniques en habitation pour faciliter la réalisation de nouveaux projets.

2150 On dénombre partout sur le territoire Montréalais plusieurs sites d'intérêt appartenant à de grandes entreprises publiques ou à caractère public. Or, souvent, ces sites sont situés dans des secteurs que le Plan d'urbanisme propose de développer à de nouvelles fins, quand ils ne sont pas eux-mêmes directement appelés à changer de vocation.

Bâtir son quartier recommande que la Ville procède rapidement à un inventaire de ces sites et de leurs nouvelles utilisations possibles.

2155 Que la Ville s'entende avec les grandes entreprises publiques ou à caractère public de son territoire pour que la mise en valeur des sites, dont celle-ci entend disposer, soit précédée d'une véritable démarche de planification urbaine menant à l'adoption d'un plan de développement sujet à un processus de consultation publique.

2160 De plus en plus, les administrations municipales reconnaissent maintenant l'importance de s'assurer que, dans tous les grands projets privés, on réserve une portion d'unités au promoteur de logements sociaux.

2165 Nous recommandons que la Ville soumette rapidement à la consultation publique des propositions à l'égard du développement et du financement de logements sociaux dans le cadre des projets privés.

2170 Nous recommandons que chacun des arrondissements de la Ville élabore en étroite collaboration avec les organismes du milieu un plan de développement du logement social et de revitalisation des quartiers prioritaires.

2175 Lors du Sommet de Montréal, les participants se sont entendus sur une stratégie de revitalisation urbaine intégrée. Le projet de Plan d'urbanisme reprend cette idée et propose qu'un plan intégré de revitalisation urbaine soit élaboré par chacun des arrondissements sur dix ans et soumis à une révision périodique.

2180 Bâtir son quartier souscrit à cette approche mais avec certaines réserves. L'expérience nous a en effet appris que, trop souvent, les administrations ne se sont préoccupées que de la requalification physique du milieu.

Nous recommandons que la stratégie de revitalisation urbaine intégrée des arrondissements, en respect avec la dynamique des milieux, poursuive nécessairement les objectifs suivants.

2185 L'intégration socio-économique des personnes vulnérables, le développement économique local, la prise en charge du milieu par les résidants, l'accueil des immigrants, l'ajout d'équipements publics et un véritable plan de développement du logement social.

2190 Nous recommandons aussi que les instances communautaires locales et les groupes de ressources en habitation soient reconnus comme des interlocuteurs de premier plan et des partenaires pour l'élaboration et la mise en oeuvre des plans d'action concernant le logement social et la revitalisation urbaine intégrée.

2195 Que les instances communautaires locales soient formellement associées à la définition des orientations des plans de revitalisation urbaine intégrée et à la priorisation des projets, et qu'elles puissent elles-mêmes présenter certains projets.

2200 Outre la construction et la rénovation de logements, les principes du maintien de la mixité sociale par l'accès à la propriété collective doivent être au coeur des plans de revitalisation urbaine.

2205 Une approche intégrée d'intervention implique des investissements destinés à améliorer les services collectifs. En ce sens, nous recommandons que les prochains programmes d'infrastructures et de renouveau urbain comportent un volet de projets destinés à offrir de nouveaux équipements, tels des centres communautaires qui permettraient aux organismes du milieu de se loger et de se regrouper.

LE PRÉSIDENT :

2210 Je vais vous demander de conclure, monsieur, s'il vous plaît.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

2215 D'accord. Alors, en conclusion, notre conviction est que la Ville doit profiter de l'occasion du Plan d'urbanisme pour préciser ses orientations en matière d'habitation et se doter d'un plan d'action audacieux qui s'intéressera particulièrement à la prise en charge de l'habitat et la satisfaction des besoins des personnes à faibles et moyens revenus. Ainsi, nous pourrions contribuer à la création de quartiers prospères, équitables et solidaires. Merci.

2220 **LE PRÉSIDENT :**

2225 Vous devez être essoufflé un petit peu. Mais enfin, rassurez-vous, votre document, d'abord, la commission l'a en main. Deuxièmement, il sera rendu public. Donc, ça peut alimenter la réflexion de tout le monde.

Brièvement, au début de votre mémoire, vous dites que Bâtir son quartier est très actif dans l'implantation et la mise en oeuvre du Fonds d'investissement de Montréal, le projet FIM, qui

à l'origine du moins visait la récupération et la rénovation je pense de 50 000 logements. Où en êtes-vous là-dedans?

2230

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

En fait, on parlait plutôt de 5 000 dans les horizons, plutôt que de 50 000. La première phase du FIM a été une phase concluante. En fait, les capitaux qui étaient disponibles pour cette première phase...

2235

LE PRÉSIDENT :

C'était 5 000 par année, c'est ça, je pense, pendant dix ans.

2240

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

C'est ça. Alors, en commençant par une première phase. Alors, la première phase du FIM a été concluante. On est maintenant actuellement à renégocier avec les différents partenaires investisseurs dans le Fonds d'investissement la réalimentation de ce Fonds-là pour une deuxième phase qui pourrait, elle, être un peu plus substantielle.

2245

LE PRÉSIDENT :

Et qui, de ce point de vue là, se situe en parallèle avec des initiatives comme 5 000 logements.

2250

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

En fait, l'idée fondamentale du FIM était de ne pas dédoubler les interventions qui pouvaient être plus de la responsabilité de l'État mais venir compléter, je dirais, le cocktail des différents types d'interventions qui peuvent se faire en matière d'habitation communautaire.

2255

LE PRÉSIDENT :

Je vous amène à la recommandation 10 que vous faites, qu'à l'égard des sites publics ou d'intérêt public, la Ville et les arrondissements agissent avec précaution, etc. Les sites publics ou d'intérêt public, est-ce que votre organisation en a identifié ou repéré qui devraient tout particulièrement faire l'objet de ce genre de précaution?

2260

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

Évidemment, il y a un certain nombre de sites publics ou à caractère public qui ont été identifiés. Un certain nombre sont déjà connus. On peut penser à l'ancien site du tri postal dans le Sud-Ouest qui est un des sites visés. Alors, oui, on a identifié pour l'instant un certain nombre de

2265

2270

sites qui mériteraient effectivement une meilleure concertation entre les différents partenaires et les différentes instances.

LE PRÉSIDENT :

2275

Est-ce qu'il y a une liste qui a été établie par vous de ça qui pourrait être...

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

2280

Rendue publique à ce moment-ci? Écoutez, dans la mesure...

LE PRÉSIDENT :

2285

À moins que vous me disiez qu'il y ait des menaces de spéculation, mais...

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

2290

On a établi effectivement la liste d'un certain nombre de sites qui pourraient être rendus publics, en fait, dans la mesure où ces sites-là sont déjà des sites d'intérêt et connus. On peut penser aux abords du métro Rosemont. Il y a une annonce qui a été faite tout à fait récemment, qui sont effectivement des sites de cette nature. D'autres sites qui appartiennent à la Ville de Montréal et qui sont situés dans différents arrondissements de la Ville.

LE PRÉSIDENT :

2295

En fait, ce qui est surtout peut-être intéressant, avez-vous une idée du nombre d'unités de logement que de tels sites seraient susceptibles d'accueillir?

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

2300

La grandeur des sites varie de l'un à l'autre. Si on pense au tri postal, c'est un projet qui se développe de concert avec plusieurs acteurs où, effectivement, on pourrait retrouver aussi des activités de nature économique et des activités résidentielles.

2305

Sur le site du tri postal, on évalue actuellement autour de 6 à 700 unités de logement, peut-être un peu plus. Donc il y a des sites d'une certaine importance où on peut penser à plusieurs centaines d'unités de logement. Le site du métro Rosemont, on évalue son potentiel à 350 à 400 unités de logement approximativement. Alors, il y a plusieurs sites de cette nature.

2310

Quand on parle dans l'horizon du Plan d'urbanisme, un horizon de dix ans, où on dit 2 000 unités par année sur un horizon de dix ans, ça représenterait près de 20 000 unités de logement communautaire, les quelques sites, on n'aurait pas à faire une liste extrêmement longue et exhaustive. On peut penser aussi au site de l'ancien hôpital Louis-Hippolyte Lafontaine

2315 où il y a près de 1 200 unités de logement, un certain nombre qui pourrait être réalisé à des fins de logement communautaire sur ce site-là.

Alors il y a, je dirais, plus de sites qui présentent des possibilités de développement que de financement pour accompagner l'ensemble de ces projets-là.

2320 **LE PRÉSIDENT :**

2325 Parce que c'est important ce point-là. Si vous dites que, effectivement, les sites publics ou d'intérêt public peuvent recevoir, en principe du moins, la totalité ou une très grande partie des projets d'habitation abordable qu'on souhaite, c'est déjà significatif. Tandis que s'il faut aller chercher dans le marché privé des terrains qui, eux, sont plus difficilement abordables, la problématique est différente. Vous voyez le sens de mon interrogation?

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

2330 Je ne suis pas certain.

LE PRÉSIDENT :

2335 En d'autres termes, globalement, la superficie estimative des terrains publics ou d'intérêt public permettrait-elle d'accueillir la totalité ou une grande partie des unités de logement abordable prévues par le plan?

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

2340 Elle le pourrait, selon toute vraisemblance. Par ailleurs, est-ce que c'est le souhait? Et est-ce que c'est le souhait aussi qui serait exprimé par l'ensemble des intervenants, pas les décideurs, mais qui sont plus les organismes communautaires dans les différents quartiers?

2345 Je pense qu'il est toujours intéressant de reprendre des exemples du type des «shoppes Angus», la première phase des «shoppes Angus» qui a accueilli 2 600 unités de logement, dont près de 40 % était des logements sociaux.

2350 Par ailleurs, il y a des secteurs à revitaliser aussi sur le territoire de la Ville de Montréal dans différents quartiers ou dans différents arrondissements. Tous les arrondissements, tous les quartiers ne possèdent pas de tels sites. Par ailleurs, il y a des besoins qui sont exprimés localement et il serait aussi important et intéressant d'être capable de diversifier le type d'intervention et non pas nécessairement et exclusivement les faire sur les grands sites d'intérêt.

2355 Par ailleurs, sur les grands sites d'intérêt, effectivement, il y a toujours une volonté d'aller chercher une mixité de tenure sur la plupart de ces sites-là et faire en sorte que le logement communautaire se développe en parallèle et en harmonie avec les développeurs privés.

LE PRÉSIDENT :

2360 Monsieur Beauchamp?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

2365 Ça va.

LE PRÉSIDENT :

Madame Chauvin.

2370 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

2375 J'aimerais vous demander, le FRAPRU dans son mémoire propose la construction de 35 000 logements sociaux et communautaires sur une période de dix ans. Cette recommandation-là a été reprise par de nombreux comités de logements et organismes à but non lucratif qui oeuvrent dans le domaine de l'habitation communautaire.

2380 Vous, par contre, proposez un chiffre un peu moins ambitieux, qui est de 2 000 par année. J'aimerais vous demander pourquoi mais aussi j'aimerais vous demander comment est-ce que les groupes de ressources techniques et le milieu du logement communautaire et social a réussi à s'adapter à cette reprise qui a eu lieu il y a quelques années, parce qu'il a dû y avoir presque un arrêt d'activités pendant un certain nombre d'années, puis à un moment donné, c'est bien beau dire: «Là, on a les budgets, on peut en faire», mais le logement communautaire, dans le temps où on faisait des HLM, on remplit des cases, finalement. Mais quand on se met à faire de la coop, c'est une entreprise de beaucoup plus longue haleine, avec un
2385 accompagnement d'un nombre de personnes assez important pour qu'ils réussissent à se prendre en charge. Ce n'est pas du tout la même chose.

2390 Alors, comment est-ce que le milieu qui est là pour aider la population à se prendre en charge dans du logement communautaire ou social a réagi à cette reprise? Puis est-ce qu'il y a une capacité maximale au nombre de logements sociaux et communautaires que le milieu montréalais peut livrer par année? C'est-à-dire, il y a les besoins, mais il y a la capacité à les produire.

2395 Alors, j'aimerais comprendre pourquoi vous avez mis 2 000 – je ne sais pas si c'est lié – mais avoir des commentaires sur l'autre volet.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

2400 Alors, on parle de 2 000 coop OSBL par année. Le FRAPRU ajoute évidemment le logement public de type HLM dans ses revendications, et la revendication du FRAPRU dit: «Un grand chantier moitié-moitié grosso modo de logements communautaires et de logements publics.»

2405 Donc, nous, ce qu'on annonce dans ce contexte-là, ça serait plutôt une demande de 40 000. On s'est centrés sur le logement communautaire et OSBL parce que les groupes de ressources techniques ne développent pas du logement public mais développent du logement communautaire. Alors, dans ce sens, c'est des recommandations qui sont tout à fait du même ordre.

2410 Par ailleurs, au niveau de la capacité de livraison des groupes de ressources techniques et des accompagnateurs des coop et des OSBL, effectivement, il s'est déjà livré à Montréal beaucoup plus d'unités que, je dirais, la disette à laquelle on a été contraints dans les dernières années.

2415 Il y a eu des années de programmation où il se livrait autour de 4 000 à 5 000 unités de logement sur le territoire de la ville, qui pouvaient correspondre grosso modo à une portion en logements publics et une portion en logements communautaires, qui peut tourner dans ces années-là autour de la livraison de près de 3 000 unités de logements communautaires par année.

2420 Alors, les groupes de ressources techniques sont toujours présents, sont toujours vivants. Ils ont passé à travers cette période-là. Évidemment, on a vécu avec un régime minceur et avec des équipes un peu moins imposantes. La capacité de livraison, les outils en fait qui font en sorte qu'on est capables de livrer les projets sont là, sont disponibles et fonctionnent de façon très efficace.

2425 Il y avait une crainte évidente, autant de la part du gouvernement du Québec que de la Ville de Montréal, quand a été lancée l'opération 5 000 logements. Dans le cadre de cette opération-là, effectivement, les bailleurs de fonds avaient une crainte que les groupes de ressources techniques ne soient pas capables de rencontrer cette commande qui visait la livraison
2430 des 5 000 unités en deux ans, donc 2 500 unités par année.

2435 Non seulement les groupes de ressources techniques ont réussi à rencontrer cette demande mais en fait la problématique qui se pose maintenant, c'est-à-dire il y a plus de projets qu'on pourrait réaliser avec des groupes promoteurs, avec des coop et des OSBL qui suivent le train, qui suivent le chemin et qui attendent actuellement que le gouvernement du Québec renouvelle ses enveloppes budgétaires.

2440 Alors on a une capacité de livrer qui n'est pas dépassée à mon sens et qui est tout à fait dans l'ordre du possible dans les demandes qui sont faites actuellement.

2445 Par ailleurs, une des grandes difficultés dans la mise en place de ces projets-là, c'est effectivement quand la machine s'arrête. C'est de repartir la machine. C'est toujours un peu la difficulté principale de relancer les offres d'achat. La réalisation et le développement de ces projets se fait sur une longue période. La négociation d'une offre d'achat et toutes les étapes qui s'ensuivent dans la réalisation d'un projet fait en sorte que pour maintenir en place l'équipe, il faut

s'assurer d'une entrée continue de nouveaux fonds, de nouveaux projets pour faire en sorte que la machine fonctionne bien.

2450 Et dans le contexte où effectivement il y aurait des programmes récurrents de financement, ça faciliterait probablement notre tâche par rapport à ce qu'on a pu vivre depuis deux ans.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2455 À la page 30 de votre mémoire, la recommandation numéro 12 – il me reste deux questions – vous parlez des bonus de densité. J'aimerais que vous m'expliquiez qu'est-ce que sont les bonus de densité, m'expliquer quelle est votre vision des bonus de densité.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

2460 Écoutez, à la recommandation 12, pages 29, 30, ce qu'on présente, c'est une série de mesures qui pourraient être mises en place. On ne souhaitait pas dans la présentation du mémoire actuel dire: «Une mesure est plus intéressante que l'autre.» Et possiblement il faudrait utiliser plusieurs de ces mesures-là.

2465 Les bonus de densité peuvent s'appliquer de différentes façons. La façon la plus conventionnelle d'utiliser les bonus de densité, c'est effectivement de dire à un promoteur immobilier privé, dans la mesure où il doit demander généralement des modifications en termes réglementaires: hauteur, densité, volumétrie, etc., permettre à ce promoteur d'avoir accès à
2470 peut-être une densité un peu accrue par rapport à la norme initiale et de l'inciter de cette façon-là à faire en sorte que certaines portions de son terrain ou de son site pourraient être utilisées à des fins de développement de logements sociaux.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2475 La dernière, c'est en fait une précision. C'est que votre recommandation 19, la dernière à la page 37, c'est de:

2480 *«Recommander des mesures spécifiques destinées à accroître la viabilité des projets de logements communautaires.»*

Je ne comprends pas ce que vous voulez dire par accroître la viabilité des projets.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

2485 La recommandation 19?

2490 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

À la page 37, juste avant le dernier point. C'est d'accroître la viabilité des projets. Je ne suis pas sûre de comprendre ce que vous voulez dire.

2495 **M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :**

Écoutez, à cette partie-là du mémoire, on est dans une série effectivement aussi de propositions pour faire en sorte effectivement qu'on trouve une possibilité en fait de meilleurs financement. Quand on parle de la viabilité, c'est la viabilité financière, autant au niveau de la réalisation que de l'exploitation.

2500 Les différents programmes sont des programmes intéressants. Par ailleurs, la viabilité financière va passer. Si on peut avoir accès à des programmes de décontamination, bien, c'est déjà un poids de moins à faire supporter par l'organisme, dire: «Bien, dans ton hypothèque, la partie décontamination a été assumée à 100 % via un programme Revi-sol ou un programme Revi-sol bonifié.» Des crédits de taxes peuvent être aussi des outils fiscaux qui peuvent être utilisés.

2510 Alors, la viabilité financière des projets est au coeur de leur pérennité à moyen et à long termes, effectivement. C'est le travail des groupes de ressources techniques et des corps publics et des bailleurs de fonds d'être constamment à la recherche de nouveaux outils qui vont permettre de faciliter, favoriser la viabilité à long terme et la pérennité de ces projets.

2515 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2520 Merci, messieurs. Alors, la commission reprend à 14 h cet après-midi, ici.

2525 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe judiciaire, certifiée sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

ET J'AI SIGNÉ:

2530

LISE MAISONNEUVE, s.o.