

## Bureau de projets du centre-ville

Arrondissement de Ville-Marie  
800, boul. De Maisonneuve Est, 20e étage  
Montréal (Québec) H2L 4L8

M.Akos Verboczy  
1550, rue Metcalfe  
Bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6  
Téléphone : 514 872-3568  
ocpm.qc.ca

Par courriel

Mercredi 26 octobre 2016

**Objet : Réponses aux questions posées par la commission le 14 octobre 2016**

Monsieur Verboczy,

Veillez trouver ci-après des éléments de réponse aux questions que vous avez soulevées le 14 octobre dernier.

1. Le territoire identifié par le document de consultation de la Stratégie centre-ville déborde de l'arrondissement de Ville-Marie pour inclure des secteurs des arrondissements limitrophes.

a) Quels critères ont été utilisés pour définir le territoire de la Stratégie?

*Pour répondre à cette question, il faut d'abord mentionner que les limites actuelles des arrondissements ont été fixées sur la base de districts électoraux qui existent depuis bien avant la fusion municipale de 2002. Lorsqu'on examine les limites de l'ancien arrondissement centre, qui avait été adopté aux environs de 1987, on réalise que les secteurs de l'actuelle stratégie situés dans l'arrondissement du Plateau Mont-Royal et du Sud-Ouest en faisaient partie. Donc, déjà à cette époque, on considérait que ces secteurs s'apparentaient au centre-ville. De même, historiquement, les premiers faubourgs de Montréal se sont étendus vers l'est jusqu'aux limites de la voie ferrée du Canadien-Pacifique (CP).*

*Le territoire du centre-ville retenu pour la Stratégie s'appuie donc à la fois sur des caractéristiques géographiques et historiques, et sur le potentiel d'expansion réel des milieux de vie existants. Ainsi, les limites de ce territoire sont déterminées de façon à y inclure les éléments qui caractérisent Montréal et constituent les assises de son importance économique, culturelle et touristique. Dans cette optique, le territoire d'étude englobe le Centre des affaires et ses quartiers limitrophes. Tous ces secteurs offrent des occasions de développement et d'intensification de leurs activités.*

*La stratégie vise à considérer les plus importants potentiels de développement urbains situés aux abords de ce qui est communément considéré comme étant le centre-ville et c'est pourquoi les berges y sont intégrées jusque dans l'est de la voie ferrée du CP. C'est également la raison pour laquelle le site de l'Hôtel Dieu et le sud du bassin Peel ont été*

## **Bureau de projets du centre-ville**

Arrondissement de Ville-Marie  
800, boul. De Maisonneuve Est, 20e étage  
Montréal (Québec) H2L 4L8

*intégrés à ce territoire. L'avenir de ces secteurs est intimement lié à celui du centre des affaires et de ses abords immédiats.*

b) Les arrondissements du Plateau-Mont-Royal, Le Sud-Ouest et Mercier Hochelaga-Maisonneuve sont directement touchés par la Stratégie, quelle est la collaboration entre ces administrations et l'arrondissement de Ville-Marie?  
*Plusieurs partie-prenantes des services centraux de la Ville, des parties prenantes externes ainsi que des arrondissements ont été consultés selon les enjeux des diverses portions du territoire.*

2. La question de l'ouverture sur les berges est un axe important de la Stratégie. Ce thème a déjà été abordé dans plusieurs plans de la Ville depuis le plan directeur de 1990 selon le document intitulé « Étude sur le milieu de vie du centre-ville, rapport d'étape 3 » produit pour la Stratégie du centre-ville. Celui-ci recense 8 documents, études et plans, visant l'amélioration des liens ville-fleuve et le réaménagement des berges.

a) Quelles sont les projets à l'étude, réalisés ou en cours de réalisation pour améliorer ce lien ville-fleuve sur l'ensemble du territoire de la Ville de Montréal?

*Une démarche de planification est en cours pour les abords du pont Jacques-Cartier.*

*Un autre exercice est également en cours de réalisation pour le secteur du Havre qui s'étend au sud-ouest du bassin Peel. Cet exercice comprend les études suivantes :*

### Études réalisées :

*Réalisation d'un concept d'aménagement préliminaire d'un parc linéaire sur les berges du fleuve Saint-Laurent entre le pont Champlain et le pont Victoria, dans le secteur du Havre de Montréal, par le Groupe Rousseau Lefebvre, avril 2015.*

*Étude de positionnement économique du secteur du Havre de Montréal, par Raymond Chabot Grant Thornton, septembre 2015.*

### Études en cours :

*Étude portant sur l'évaluation des propositions de scénarios de transformation du réseau routier dans le cadre de la planification du secteur du Havre de Montréal, par Stantec Experts-conseils Itée.*

*Étude portant sur l'évolution historique et la caractérisation du secteur Bridge-Wellington dans le secteur de planification stratégique du Havre de Montréal, par Atelier Civiliti Inc.*

3. À la page 37 de l'annexe B intitulé « Étude sur le milieu de vie du centre-ville, rapport d'étape 3 », on identifie de grandes portions du terrain appartenant au Port de Montréal comme « secteur stratégique de redéveloppement urbain ». Ces terrains appartiennent au gouvernement fédéral et sont administrés par la société du Port de Montréal.

a) Comment la Ville prévoit-elle s'approprier ces terrains ou les rendre disponibles aux promoteurs privés?

*Il s'agit d'abord et avant tout d'explorer les possibilités d'avenir. Essentiellement, s'il y a un potentiel de développement, il devra être réalisé en concordance avec les instances fédérales et provinciales en cause. La majorité des terrains situés le long des berges appartiennent aux divers paliers gouvernementaux ou sociétés d'état. Afin de*

## **Bureau de projets du centre-ville**

Arrondissement de Ville-Marie  
800, boul. De Maisonneuve Est, 20e étage  
Montréal (Québec) H2L 4L8

*permettre un centre-ville ouvert sur le fleuve, la Ville entreprendra des pourparlers avec les gouvernements pour convenir des modalités d'une entente de collaboration en vue du redéveloppement du littoral.*

*Cependant, la Ville vient de renouveler une réserve sur le terrain situé à l'emplacement de l'immeuble UHaul au pied du pont Jacques-Cartier. Il s'agit de l'un des rares emplacements non construits à l'ouest du pont Jacques-Cartier permettant, par l'aménagement d'un parc ou d'une place publique, de préserver une fenêtre exceptionnelle sur le fleuve Saint-Laurent et l'île Sainte-Hélène ainsi que de mettre en valeur le caractère patrimonial des immeubles d'intérêt situés à proximité (anciennes Canadian Rubber et station de pompage Craig, immeuble patrimonial classé de la prison des Patriotes-Au-Pied-du-Courant).*

b) Quelles sont les intentions de la Ville en ce qui a trait aux activités commerciales du Port de Montréal qui prennent place sur ces mêmes terrains?

*La Ville mise beaucoup sur la vitalité du port de Montréal et l'objectif ne consiste pas à nuire ou atténuer cette vitalité. Néanmoins, il est permis de se questionner sur l'état actuel et d'explorer des avenues d'amélioration, tant pour le port de Montréal que pour l'ensemble du centre-ville. Les études techniques qui seront réalisées pour le secteur des berges, par la Ville en collaboration avec ses partenaires, permettront d'identifier des pistes d'intervention pour la mise en valeur de ce territoire.*

c) Dans la Stratégie il est fait mention des « installations portuaires désuètes » (p. 46), à quoi fait-on référence exactement?

*Les installations portuaires désuètes mentionnées à la page 46 de la Stratégie sont celles situées dans le territoire de la Société du Vieux Port de Montréal dont la requalification a été entamée à la fin des années 1980.*

4. La fenêtre sur le fleuve, l'ouverture de la Ville en lieu et place de l'actuel Port de Montréal, plus spécifiquement sur les terrains de part et d'autre du Vieux-Port, est une condition au développement du centre-ville peut-on lire en page 46 de la Stratégie. a) Est-ce que les embûches qui pourraient survenir dans l'acquisition de ces terrains peuvent compromettre la réalisation de ce chantier de la Stratégie Centre-ville?

*Dans le cas où les gouvernements et les partenaires refuseraient de collaborer à cet exercice, il n'y aurait aucun projet. La stratégie est ambitieuse à cet égard, mais ça n'est pas parce que les embûches sont nombreuses qu'il faut faire marche arrière. Ce chantier ira de l'avant, quelles que soient les difficultés. La question est plutôt de savoir jusqu'où mènera la démarche, ce qui est difficile à déterminer pour l'instant.*

5. De manière plus générale, afin de mieux comprendre les possibilités de développement, la commission aimerait obtenir l'inventaire des terrains appartenant à la Ville dans le territoire de la Stratégie.

*Les possibilités de développement du centre-ville ne dépendent pas des terrains municipaux. Néanmoins, la Ville possède plusieurs terrains pouvant être construits (autre que sur le domaine public). Une cartographie de ces principaux terrains sera produite aux fins de présent exercice.*

6. La Stratégie vise à attirer 50 000 nouveaux résidents sur le territoire du centre-ville d'ici 2030, « dont des familles avec enfants, des personnes âgées ou encore de jeunes adultes » (p. 40).

a) Est-ce que la Ville envisage des gestes spécifiques ou certains outils particuliers pour arriver à cet objectif?

## **Bureau de projets du centre-ville**

Arrondissement de Ville-Marie  
800, boul. De Maisonneuve Est, 20e étage  
Montréal (Québec) H2L 4L8

*L'outil le plus performant, est bien sûr, le règlement de zonage qui permet de densifier certains secteurs et ainsi faciliter la construction de nouveaux projets. De plus, la planification de la mise en valeur de secteur à requalifier et l'aménagement du domaine public dans des secteurs en mutation servira de bougie d'allumage pour le développement de terrains vacants ou sous-utilisés.*

*La Ville dispose aussi de plusieurs autres programmes visant à stimuler le marché résidentiel.*

*Le programme Acquisition d'une propriété est l'un des outils dont Montréal dispose pour soutenir le développement résidentiel en augmentant l'attrait de son offre résidentielle neuve et existante. Le programme s'adresse principalement aux accédants à la propriété et il comporte un important volet famille. L'aide peut atteindre 10 000 \$ dans certains cas.*

*Notons que ce programme est présentement en révision afin de le rendre plus simple et plus efficace.*

*La Ville de Montréal soutient également l'attrait de son offre résidentielle par des activités de promotion. Regroupées sous la bannière Habiter Montréal, ces actions prennent différentes formes pour rejoindre une diversité de publics (web, affichage, événement, communications auprès des courtiers immobiliers, etc.) Certaines portions du centre-ville ont d'ailleurs déjà été mises en valeur dans le cadre de l'activité Découverte de quartiers. La promotion du centre-ville pourrait, par ailleurs, être bonifiée.*

*Notons par enfin que les projets sociaux et communautaires contribuent aussi au développement résidentiel. Plusieurs outils mentionnés en réponse à la question 8 font donc aussi partie de la solution.*

*De plus, la Ville vise à compléter le milieu de vie existant au centre-ville en complétant l'offre de services publics qui s'y trouvent, en encourageant la bonification de l'offre commerciale, en améliorant l'aménagement et la sécurité du domaine public et pas le biais d'une panoplie d'autres initiatives.*

7. L'OCPM a recommandé dans plusieurs rapports portant sur différents projets de développement sur le territoire de la Stratégie que des espaces publics et récréatifs de qualité soient offerts à la population dès les premières étapes de réalisation d'un projet, ainsi que pour la création d'équipements collectifs dans le but de créer des quartiers complets et inclusifs.

a) Quels sont les projets en cours, ou approuvés et bientôt mis en œuvre, sur le territoire de la Stratégie centre-ville qui visent la création de nouveaux espaces publics et récréatifs de qualité?

*Plusieurs nouveaux espaces publics d'envergure seront créés dans le cadre de grands projets urbains sur le territoire du centre-ville. Le réaménagement de l'entrée de ville de l'autoroute Bonaventure permettra la réalisation d'un grand parc dont l'inauguration est prévue en 2017. Le projet de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie dans le secteur de la station de métro Champs de Mars permettra lui aussi la création d'un nouvel espace public d'envergure. Plus à l'ouest, dans le Quartier des Gares, le réaménagement de l'emprise de l'autoroute Ville-Marie permettra la création d'un nouvel espace vert, le parc Ville-Marie (voir Programme de planification urbaine du Quartier des gares).*

*Dans le Quartier des spectacles, l'esplanade Clark verra le jour dans quelques années. Le programme de planification urbaine de Griffintown prévoit lui aussi la création de plusieurs nouveaux espaces verts.*

## **Bureau de projets du centre-ville**

Arrondissement de Ville-Marie  
800, boul. De Maisonneuve Est, 20e étage  
Montréal (Québec) H2L 4L8

*Le programme d'aménagement de la tête du pont Jacques-Cartier et de ses abords, dont la planification est en cours, comporte l'ajout de plusieurs espaces verts additionnels, qui sont actuellement peu accessibles ou non aménagés.*

*De même, plusieurs projets d'aménagement et de réaménagement de parcs sont en cours (réfection complète de l'ensemble des îlots du square Viger, réaménagement du réservoir McTavish, square Philips, parc H.-Toe-Blake et Henri Dunant, parc Olivier-Robert, plusieurs interventions sur le parc du Mont-Royal et le parc Jean-Drapeau, etc.).*

b) Quels sont les projets en cours, ou ceux approuvés et bientôt mis en œuvre, sur le territoire de la Stratégie centre-ville qui visent la création d'équipement collectifs, tels que des centres sportifs ou des centres communautaires?

*Le projet du centre Peter-McGill qui inclura un volet de bibliothèque, un volet de diffusion culturelle ainsi qu'un volet communautaire est en planification présentement. Le site pressenti pour ce projet est celui de l'ancien Hôpital de Montréal pour enfants. Le centre sera intégré à un projet multifonctionnel réalisé sur le site.*

*Le réaménagement de la bibliothèque Saint-Sulpice, par la Ville de Montréal et le ministère de la Culture permettra aussi la création d'une bibliothèque pour adolescent et d'un laboratoire d'innovation au cœur du centre-ville.*

*Dans le cadre du projet de quartier nourricier de Sainte-Marie, une serre communautaire et un nouveau jardin communautaire sont en construction dans le parc Walter-Stewart.*

*La Ville planifie et réalise aussi l'aménagement d'équipements sportifs et de loisir dans les espaces publics du secteur. Ainsi, un terrain de baseball sera réalisé au parc Jos-Montferrand. La patinoire Olivier-Robert sera restaurée. Une patinoire sera intégrée à l'aménagement de l'Esplanade Clark et des jeux d'eau seront ajoutés au parc Julia-Drummond.*

*La Ville, le ministère de l'éducation et la CSDM collaborent présentement à l'élaboration d'un projet d'école primaire publique au centre-ville. Les détails de ce projet ne peuvent être divulgués pour l'instant.*

8. Concernant le thème du logement, de nombreuses consultations de l'OCPM ont formulé des recommandations à la Ville dans le passé. Ces recommandations touchent, entre autres, l'application de la Stratégie d'inclusion de logements abordables, les clientèles visées et l'état du parc de logements existant.

a) Est-ce que la Ville envisage l'utilisation de réserves foncières comme outil pour rendre disponible des terrains pour des projets de logements, de coopératives, d'école, etc.?

b) Quels autres moyens la Ville envisage-t-elle pour améliorer l'accessibilité des logements au centre-ville?

c) Quels sont les outils à la disposition de la Ville pour accélérer le développement de logements abordables sur le territoire?

*La Ville de Montréal cherche à assurer une offre résidentielle diversifiée, sur le plan des coûts et des typologies, dans les quartiers existants et dans les secteurs à transformer. Elle agit à ce titre sur deux fronts : le logement social et communautaire et le logement abordable privé. Elle dispose, dans ces deux cas, d'une variété d'outils.*

## **Bureau de projets du centre-ville**

Arrondissement de Ville-Marie  
800, boul. De Maisonneuve Est, 20e étage  
Montréal (Québec) H2L 4L8

*Le programme Accès Logis de la Société d'habitation du Québec soutient le développement du logement social et communautaire sur le territoire montréalais. Il est mis en œuvre par la Ville de Montréal, qui, avec la Communauté métropolitaine de Montréal, y apporte une contribution financière. De plus, en vertu du règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux, lorsqu'un projet immobilier comprend un volet social ou communautaire, la Ville de Montréal rembourse le coût des infrastructures (rues, égouts, etc.) requises pour ce projet, en proportion des unités sociales et communautaires qui y sont incluses.*

*La Ville de Montréal procède également à des acquisitions de terrains dans le but de faciliter des projets sociaux. Les terrains sont ensuite cédés à des organismes pour des projets de logements sociaux et communautaires à des prix qui répondent aux contraintes budgétaires spécifiques de ces projets. Notons qu'une réserve foncière est un outil par lequel une municipalité réserve un terrain qu'elle prévoit acquérir plus tard. Le terme est parfois utilisé par des citoyens pour décrire la constitution d'une «banque» de terrains, comme la Ville a pu le faire à l'époque des grandes opérations de rénovation urbaine des années 1970. L'approche actuelle de la Ville de Montréal consiste à acquérir les terrains dès que l'occasion se présente plutôt que d'émettre des réserves foncières. Une réserve a pour effet de suspendre tout projet de transformation de l'immeuble ou du site visé, sauf pour des travaux de maintien en bon état. De plus, en émettant une réserve, la Ville peut avoir un effet inflationniste sur le prix du terrain qu'elle s'est engagée à acheter.*

*Pour les logements sociaux et communautaires et les logements abordables privés, la Ville de Montréal mise également sur la stratégie d'inclusion de logements abordables. La Stratégie d'inclusion s'applique aux projets privés nécessitant une modification réglementaire touchant la hauteur, la densité ou l'usage. Depuis décembre 2015, les projets de 100 unités et plus sont touchés par la Stratégie (le plafond était antérieurement de 200). En l'absence de pouvoirs habilitants, l'application de la Stratégie est volontaire.*

*Du côté du logement abordable privé, le programme Acquisition d'une propriété (voir 6 a) incite les promoteurs à offrir des logements neufs abordables, en rendant les acheteurs de ceux-ci admissibles à une subvention. Le programme Accès Condo de la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) offre des logements privés (copropriétés) abordables à une clientèle principalement constituée d'accédants à la propriété.*

*La responsabilité de fournir des terrains pour des écoles n'incombe pas à la Ville de Montréal. La Ville de Montréal travaille cependant en collaboration avec les deux commissions scolaires afin d'anticiper les besoins en équipements scolaires. Elle peut également accompagner l'une ou l'autre des commissions scolaires dans ses démarches afin de trouver un bâtiment ou un terrain pour y établir une école.*

9. Afin d'attirer les familles au centre-ville, la Stratégie veut favoriser la construction de logements pour familles et vise à soutenir l'implantation de services de proximité et d'équipements collectifs pour les familles dans le territoire, notamment des écoles publiques (p. 52).

a) Quels sont les outils à la disposition de la Ville pour favoriser la construction de logements pour familles sur le territoire?

*La construction de logements pour familles est une préoccupation majeure de la Ville de Montréal inscrite dans plusieurs documents de planification, dont le Schéma d'aménagement et de développement et le Plan de fidélisation des familles. Différents outils ont été mis au point pour répondre à cet objectif.*

*La Ville de Montréal offre le programme Habitation urbaine pour familles, qui aide les promoteurs à produire des logements répondant aux besoins des familles. Les subventions offertes dans ce programme ont été réduites en raison*

## **Bureau de projets du centre-ville**

Arrondissement de Ville-Marie  
800, boul. De Maisonneuve Est, 20e étage  
Montréal (Québec) H2L 4L8

*du retrait du gouvernement provincial en 2014. Le programme est présentement en révision afin d'en améliorer l'efficacité.*

*En vertu du règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux, les promoteurs peuvent également obtenir de l'aide dans le cadre de projets immobiliers destinés aux familles.*

*Dans un autre registre, le programme Accès Condo s'est distingué par la production d'une proportion importante de logements pour familles : 30% des unités accrédités Accès Condo depuis 2006 comportent trois chambres.*

*Une préoccupation quant à la production de logements privés pour familles est également intégrée à la mise en œuvre de la Stratégie d'inclusion.*

*Notons par ailleurs que les projets sociaux et communautaires contribuent aussi à la production de logements pour familles. Les outils mentionnés en réponse à la question 8 font donc partie de la solution.*

*Dans une perspective d'avenir, la Stratégie prévoit le développement de projets résidentiels destinés aux familles et de mesures incitatives visant à accroître la production de logements familiaux. Ainsi, la Ville souhaite étudier la possibilité de développer des mesures incitatives de nature financière et réglementaire visant l'intégration de logements familiaux dans les nouveaux projets résidentiels. La Ville souhaite aussi amorcer des projets pilotes pour les familles dans les secteurs est et ouest du centre-ville avec ses partenaires.*

b) Cet objectif est-il réalisable sans réserves foncières? Sinon, par quels moyens la ville compte-t-elle réaliser cet objectif?

*Voir 9a.*

10. En 2005 la Ville adoptait la « Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels ».

a) Depuis 2005, combien de logements ont été mis en chantier, par année, sur le territoire de la Stratégie du centre-ville?

*Environ 21 000 logements ont été construits ou mis en chantier depuis 2005. Ce nombre est estimé à partir des données de la Société canadienne d'hypothèques et de logement. Il est impossible dans un court délai d'obtenir un chiffre précis ou de détailler les mises en chantier selon l'année parce que le territoire de la Stratégie centre-ville n'est pas celui généralement utilisé pour compiler ces informations.*

*Précisons que seule une partie de ces logements ont nécessité une modification réglementaire à la hauteur, l'usage ou la densité et pouvaient donc être touchés par la Stratégie d'inclusion (voir 10c).*

b) De ce nombre, sur la même période, combien de logements abordables ont été construits ou mis en chantier annuellement sur le territoire?

*Rappelons d'abord que la distribution des projets de logements sociaux sur le territoire montréalais dépend des besoins de la population, des initiatives du milieu et des opportunités d'inclusion. Il faut donc considérer l'ensemble de l'île de Montréal lorsqu'on fait le suivi de la proportion de logements sociaux construits plutôt qu'un secteur spécifique.*

## **Bureau de projets du centre-ville**

Arrondissement de Ville-Marie  
800, boul. De Maisonneuve Est, 20e étage  
Montréal (Québec) H2L 4L8

*Environ 1300 logements sociaux ont été construits ou mis en chantier sur le territoire de la Stratégie centre-ville depuis 2005. Il est impossible dans un court délai d'obtenir un chiffre précis ou de détailler les mises en chantier selon l'année parce que les données sur les logements sociaux sont compilées en fonction de l'engagement définitif des montants de subvention plutôt que des mises en chantier.*

*En plus de ces logements construits ou mis en chantier, la Ville de Montréal dispose, en lien avec le territoire de la Stratégie centre-ville, de terrains et de contributions financières totalisant plusieurs millions de dollars obtenus par le biais de la Stratégie d'inclusion de logements abordables. Ces terrains et ces contributions sont réservés pour des projets de logements sociaux dans l'arrondissement liée à l'entente d'inclusion.*

*Il n'existe pas de données sur le nombre de logements abordables privés (pour le centre-ville ou pour tout le territoire montréalais).*

c) Depuis 2005, combien de projets immobiliers ont fait l'objet d'accords de développement avec la Ville de Montréal afin de permettre la construction d'unités de logement social ou abordable à l'intérieur des projets immobiliers résidentiels, sur le territoire de la Stratégie du centre-ville?

*D'une part, il est important de rappeler qu'en 2012, l'arrondissement de Ville-Marie a choisi de modifier substantiellement les hauteurs et les densités de son territoire afin notamment de stimuler la construction résidentielle. Un nombre appréciable de projets résidentiels majeurs ont été approuvés à la suite de ces modifications. L'objectif de construction fut atteint, mais, puisque ces projets ne nécessitaient plus de modifications portant sur l'usage, la hauteur ou la densité autorisée sur le site, le levier permettant l'atteinte des objectifs d'inclusion avait disparu.*

*Sur le territoire de l'arrondissement de Ville-Marie et celui du Sud-Ouest compris dans le territoire d'étude depuis 2005, une quinzaine de projets ont fait l'objet d'une entente ou d'un partenariat qui devait comporter des logements sociaux ou communautaires sur site ou une contribution financière et des logements abordables privés. À cela s'ajoute d'autres projets pour lesquels des ententes sont en cours de négociation ou à l'étape de la planification et qui sont, par conséquent, confidentielles.*

*Rappelons par ailleurs le décalage temporel parfois important entre la signature d'une entente et la réalisation des unités privées, sociales ou communautaires.*

11. La Stratégie mentionne que « l'itinérance et les problématiques qui y sont associées demeurent un enjeu important au centre-ville. Par ailleurs, dans le cadre du Plan d'action montréalais en itinérance 2014-2017, un protecteur des itinérants vient d'être nommé par la Ville, qui a pris l'engagement de soutenir la réalisation de 1000 logements pour personnes vulnérables ou itinérantes, et l'engagement de sortir 2000 itinérants de la rue d'ici 2020.

a) Où en est la mise en œuvre de ce plan d'action en matière de réalisation de logements?

*Précisons d'abord que la cible de 1 000 logements pour personnes vulnérables ou itinérantes couvre l'ensemble du territoire montréalais, et non le seul centre-ville. Le Plan d'action en itinérance de la Ville prévoit 600 logements*

## **Bureau de projets du centre-ville**

Arrondissement de Ville-Marie  
800, boul. De Maisonneuve Est, 20e étage  
Montréal (Québec) H2L 4L8

*sociaux avec soutien communautaire et 400 chambres ou logements dans des projets novateurs mis en place avec des partenaires, dont la SHDM.*

*Selon les données les plus récentes, 478 unités ont été complétées ou sont en voie de l'être dans le volet «logement social», et des projets comptant une centaine d'unités (chambres et logements) sont en développement dans le volet «projets novateurs». En tout, ce sont près de 600 unités qui sont réalisées ou en développement.*

*Ajoutons que des projets additionnels ont été déposés à la Direction de l'habitation et font actuellement l'objet de premières analyses.*

b) Quelles sont les mesures adaptées à l'est du centre-ville que propose la Ville de Montréal dans sa Stratégie centre-ville afin d'assurer le maintien dans leur quartier des populations plus vulnérables?

*Il faut d'abord rappeler que la régulation des relations entre locataires et propriétaires (relativement au respect des baux, coûts de loyer, etc.) relève de la Régie du logement. Deux mesures relèvent du palier municipal : les arrondissements ont la responsabilité de régler la conversion en propriété divisée des immeubles locatifs sur leur territoire. La Ville-centre agit par la gestion des programmes (voir aux questions précédentes), notamment en matière de développement de logements sociaux et communautaires (question 8) qui permettent de répondre aux besoins des populations plus vulnérables.*

c) Des mesures sont-elles envisagées par la Ville pour la cohabitation sur le territoire avec les populations marginalisées? Si oui, lesquelles?

*Dans le cadre du plan municipal en itinérance 2014-2017, la Ville et l'arrondissement Ville-Marie ont développé diverses mesures pour augmenter l'aide aux personnes marginalisées et itinérantes et diminuer les incivilités dans l'espace public. À titre d'exemple : la brigade EMRII du SPVM; le pôle de service en itinérance dans le métro en collaboration avec la STM; les projets d'insertion socioprofessionnelle avec des organismes qui effectuent des brigades vertes avec des personnes en situation d'itinérance ou à risque; des pôles ciblés d'intervention pour améliorer la cohabitation comme par exemple dans le Square Cabot ou la Place Émilie-Gamelin. Finalement, la poursuite du travail de rue par des intervenants sociaux et la mise en place de quatre sites d'injection supervisés à Montréal prochainement permettra de mieux prendre en charge les populations vulnérables et d'améliorer les enjeux de cohabitation avec les commerçants et les riverains.*

*Ces approches d'interventions sont récentes dans l'histoire de la Ville et les prochains plans en itinérance, ainsi que les autres actions pour le vivre ensemble, vont augmenter et accentuer les bonnes pratiques d'intervention dans l'espace public, là où se trouvent les personnes en difficulté.*

*La Ville vient de créer le Comité du Maire sur l'itinérance afin de réfléchir sur les orientations futures en cette matière. Aussi, une politique de développement social sera prochainement un outil pour diriger les actions futures vers un mieux-vivre pour tous, une saine cohabitation et la prévention de la marginalité sur le territoire de Montréal.*

12. Le bruit, la pollution sonore, est souvent mentionné comme une nuisance majeure pour les résidents du centre-ville.

a) Dans une perspective où la Stratégie vise à attirer de nouveaux résidents et à garder ces habitants actuels, quelles mesures sont envisagées par la Ville pour l'atténuation des nuisances liées au bruit sur le territoire?

## **Bureau de projets du centre-ville**

Arrondissement de Ville-Marie  
800, boul. De Maisonneuve Est, 20e étage  
Montréal (Québec) H2L 4L8

*Le bruit fait partie des enjeux entourant le vivre-ensemble dans le centre-ville. Comment concilier vie nocturne et développement immobilier, deux éléments indissociables à l'élan dynamique d'un centre-ville, à un cadre de vie agréable pour les citoyens qui ont choisi de vivre au cœur de la métropole?*

*L'arrondissement de Ville-Marie a élaboré une campagne de sensibilisation sur le bruit autour des bars et restaurants du Vieux-Montréal. Cette campagne est en cours depuis quelques années et connaît un bon succès parmi les commerçants. En 2016, l'arrondissement a élargi sa campagne en visant les plus importants chantiers immobiliers du centre-ville, qui ont été l'objet de plaintes du voisinage.*

*L'arrondissement a fourni aux promoteurs concernés des outils de communication en vue d'entretenir des liens harmonieux entre promoteurs et riverains et d'inciter les fournisseurs et le personnel du chantier à respecter le règlement municipal sur le bruit.*

*De plus, le bruit lié à la circulation véhiculaire s'estompéra avec l'électrification progressive des transports. La Stratégie c'est aussi donnée comme orientation de poursuivre l'électrification des moyens de transport. L'implantation de bornes de recharge pour les véhicules électriques sera intégrée dans le cadre de la réfection des rues au centre-ville. De plus, des collaborations soutenues avec les différents acteurs du transport électrique (autobus, trains, taxis, véhicules en libre-service, véhicules de livraison) faciliteront l'implantation des infrastructures nécessaires selon les besoins et les possibilités du territoire. Enfin, les véhicules municipaux seront peu à peu remplacés par des véhicules électriques.*

13. Dans la Stratégie centre-ville, en page 22, il est noté : « D'après une enquête de 2014, les trois quarts des acheteurs dans les nouveaux projets résidentiels acquièrent une propriété pour qu'eux (66 %) ou un membre de leur famille (6 %) y habitent. ».

a) La commission aimerait obtenir une copie de l'enquête 2014.

*Il s'agit du rapport de la firme Ad-Hoc Recherche intitulé Étude auprès des acheteurs de copropriétés au Centre-Ville et dans Griffintown. Cette étude a déjà été rendu publique dans le cadre de la consultation publique de l'OCPM sur le projet de réaménagement du site des Franciscains. Une copie sera acheminée à l'OCPM.*

14. La reconversion des ensembles institutionnels et des immeubles publics est un des chantiers mis de l'avant par la

a) La Ville a-t-elle commencé à évaluer ou à développer des projets pour la reconversion des espaces institutionnels? La ville joue

*La reconversion des ensembles institutionnels appartenant aux ordres de gouvernements supérieurs relève de leur juridiction. Les autorisés compétentes à la ville évalueront les propositions d'aménagement et de programmation lorsqu'elles lui seront présentées. La Ville souhaite que la mise en valeur de ces sites se fasse dans le respect des politiques orientations en place dont la Stratégie d'inclusion de logement abordables.*

b) Quel est l'état d'avancement des travaux ou des projets?

*Ces projets et travaux sont à venir.*

15. La Stratégie fait état d'une volonté de dynamiser l'économie du centre-ville, notamment par le développement de la rue Sainte-Catherine pour en faire « le cœur du réseau culturel, patrimonial et récréotouristique du centre-

## Bureau de projets du centre-ville

Arrondissement de Ville-Marie  
800, boul. De Maisonneuve Est, 20e étage  
Montréal (Québec) H2L 4L8

ville » en plus d'envisager la possibilité d'en spécialiser la portion du cœur des affaires autour du commerce de détail haut de gamme (p. 54-5).

a) Outre la rue Ste-Catherine, seule mentionnée, est-il envisagé de mettre en œuvre des projets de développement pour d'autres artères commerciales?

*Plusieurs des orientations de la Stratégie centre-ville visent à améliorer l'offre commerciale notamment en étudiant la possibilité de modifier le règlement d'urbanisme afin d'améliorer la mixité commerciale dans des secteurs ciblés.*

b) De façon générale, dans le but de développer des services de proximité et des artères commerciales diversifiées, est-il envisagé d'apporter des changements à la fiscalité commerciale pour que le centre-ville soit plus compétitif? Le cas échéant, quels types de changements sont envisagés?

*La Ville souhaite continuer à réduire l'écart entre la fiscalité résidentielle et non résidentielle. La démarche a été initiée en 2016 où le taux de taxe non-résidentiel a augmenté moins rapidement que le taux de taxe résidentiel. La Ville devrait continuer à travailler dans ce sens. Aucun autre changement fiscal n'a à ce jour été envisagé.*

*Le rapport du Comité de travail sur la fiscalité du secteur non-résidentiel et le développement économique recommande que la Ville envisage la création d'un programme ciblé, visant à compenser partiellement la perte de revenus des commerçants riverains engendrée par la réalisation de travaux majeurs sur des artères commerciales. La Ville n'a pas pris de décision finale à cet effet.*

c) La rue Peel est mentionnée dans le PPU des gares comme une rue importante pour la vie commerciale du secteur; quel est l'état d'avancement du développement de cette artère commerciale et de son ouverture sur le Bassin Peel ?

*La rue Peel est un axe important reliant le centre des affaires au canal Lachine. L'aménagement de l'emprise publique de la rue Peel, du boulevard René-Lévesque au bassin Peel est à l'étude présentement en vue d'optimiser l'expérience piétonne ainsi que la sécurité des déplacements.*

*La rue a connu tout un essor ces dernières années. Dans son tronçon sud, on retrouve plusieurs nouvelles fonctions : hôtel, restos, magasins de meubles et de décoration, marché d'alimentation et de vêtements, pharmacies et de nombreuses succursales de banque.*

*À son extrémité sud, le parcours de la rue Peel culmine à la promenade Smith, récemment aménagée en chaussée partagée et en place publique (Place des aiguilleurs) qui rejoint le bassin Peel. Située en bordure de la place publique, la tour d'aiguillage sera transformée en projet culturel.*

16. Un budget vient d'être voté pour la Formule E, une course automobile électrique dans les rues de Montréal. a) Est-ce que la reconversion des rues visées inclut les mesures proposées dans la Stratégie, telles que l'élargissement des trottoirs, des intersections plus sécuritaires, etc.?

*La venue de la Formule Électrique n'impliquera pas de réfection majeure de rue. En effet, les travaux de mise à niveau du circuit visent la réparation de l'asphalte, la sécurisation du parcours, etc.*

17. La Stratégie fait mention des problèmes de saturation du réseau de transport collectif, particulièrement aux heures de pointes, ce qui nuit grandement à l'accessibilité du centre-ville. De plus, elle appuie le projet de REM incluant plusieurs arrêts sur son territoire.

## **Bureau de projets du centre-ville**

Arrondissement de Ville-Marie  
800, boul. De Maisonneuve Est, 20e étage  
Montréal (Québec) H2L 4L8

- a) Est-ce que la Ville a évalué les impacts des passagers du REM sur la saturation du réseau de transport, particulièrement en ce qui a trait à ses effets sur l'accessibilité du centre-ville?

*Bien que le REM desservira plusieurs pôles d'emplois tel l'aéroport, le Technoparc, l'ouest de l'île, etc. il faut souligner que la destination principale de ce réseau radial sera le centre-ville de Montréal. Les chiffres d'achalandage détaillés et leurs impacts sur les réseaux de transport (routiers et collectifs) du projet de REM de CDPQ Infra ne sont pas disponibles rendant cette évaluation difficile à faire à cette étape-ci. Cependant, dans son mémoire, la Ville soulève les points suivants:*

### Réseau de transport collectif:

*La mise en place du REM doit relever le défi de son intégration avec le système de transport en commun de la région. Les correspondances avec le réseau de métro doivent être maximisées, car le métro assure la desserte de la partie centrale de Montréal.*

*Ainsi, l'aménagement de gares de correspondance aux stations McGill et Édouard-Montpetit est vital pour l'intégration des nouvelles lignes du REM au réseau existant du métro. Les bénéfices pour les usagers du REM sont doubles : un accès aux lignes verte et bleue du métro et un accès à la partie nord du centre des affaires, à l'université McGill et au pôle d'emploi et de recherche de la montagne dont l'Université de Montréal et les hôpitaux du secteur. Ces points de correspondance avec le métro permettraient également de réduire la pression sur la station Bonaventure et de mieux équilibrer les flux sur les réseaux. La Ville ne saurait trop insister sur ces points.*

*Même si la station d'Édouard-Montpetit n'est pas dans le territoire visé par la Stratégie centre-ville, elle reste majeure pour assurer une distribution des déplacements dans le réseau.*

*Par ailleurs, le prolongement de la ligne bleue vers Anjou permettra avec la connexion au REM d'offrir davantage de possibilités aux usagers du REM et de faciliter les mouvements entre l'est et l'ouest de l'île. Ce projet est inscrit à la fois dans le Plan de transport et le Schéma d'aménagement et de développement.*

*L'avènement d'un réseau structurant de cette ampleur amène inmanquablement les opérateurs publics à s'adapter et à arrimer leurs réseaux respectifs. Pour la STM, une réflexion sur le redéploiement du réseau d'autobus dans les secteurs concernés est en cours depuis l'annonce du projet. À cette étape, les conclusions de cette réflexion s'articulent autour de quatre principes directeurs :*

- *Offrir des liens autobus forts vers le REM afin d'améliorer la desserte vers les pôles générateurs (centre-ville, pôle Saint-Laurent, aéroport, etc.), par la modification de certains parcours et par l'amélioration des fréquences afin de bonifier le rabattement des autobus aux stations du REM.*
- *Optimiser les lignes afin d'éviter d'entrer en compétition avec le REM, tout en préservant la desserte interne et locale. Avec la clientèle scolaire et l'importance des déplacements internes dans l'ouest de l'île, les objectifs sont d'augmenter la part modale des déplacements en transport collectif dans ce secteur et de maintenir l'attractivité du pôle Fairview.*
- *Intégrer le contexte urbain des stations et la trame urbaine existante dans l'évaluation des modifications au réseau d'autobus.*
- *Tirer avantage du REM, universellement accessible, pour réaliser une partie des déplacements de la clientèle adaptée.*

### Réseau routier:

*Le projet du REM aura des impacts locaux sur le réseau routier à proximité des stations et des stationnements*

## **Bureau de projets du centre-ville**

Arrondissement de Ville-Marie  
800, boul. De Maisonneuve Est, 20e étage  
Montréal (Québec) H2L 4L8

*incitatifs qui demeurent à évaluer. Cependant, la Ville est d'avis que le projet du REM aura un impact global bénéfique sur les conditions de circulation du réseau routier métropolitain. Le REM favorisera un transfert modal depuis l'automobile vers le transport en commun, ce qui permettra d'épargner des kilomètres qui sont actuellement effectués par les automobilistes. Ce transfert sera certainement plus important pour le secteur de l'ouest de l'île de Montréal, où les alternatives en transport en commun sont actuellement moins intéressantes que pour d'autres secteurs de l'île pour répondre aux besoins de mobilité.*

*L'intégration du REM au réseau de transport collectif existant contribuera aussi à diminuer la circulation induite par les nombreux autobus entre le centre-ville et la Rive-Sud, principalement ceux empruntant l'actuelle voie réservée sur le pont Champlain en périodes de pointe au cours desquelles la congestion se fait particulièrement sentir pour tous les usagers de la route.*

*Le rabattement des circuits vers les terminus et arrêts prévus dans les aménagements des futures stations du REM diminuera ainsi les kilomètres parcourus et le nombre d'autobus devant se rendre au centre-ville. Une amélioration notable des conditions de circulation devrait être observée aux alentours du terminus centre-ville.*

- b) Est-ce que la Ville a eu confirmation de l'ajout de nouvelles gares qui seraient intégrées au projet initial de la Caisse de dépôt? Si oui, lesquelles?

*La Ville comme le grand public ont reçu confirmation de l'intérêt de la CDPQ-Infra d'intégrer ces trois nouvelles stations (Bassin Peel, McGill et Édouard-Montpetit) à la phase 1 de son projet, c'est-à-dire qu'elles seraient inaugurées en 2021. Parallèlement, des discussions sont en cours visant le financement de ces trois stations. Bien qu'il ne soit pas possible d'en dire plus au stade actuel, la Ville a confiance que ces trois stations feront bel et bien partie de la phase 1 du projet REM.*

- c) Quels autres moyens sont envisagés pour soulager la saturation du réseau de transport en commun?

*Le plan de transport de la Ville de Montréal propose différentes initiatives afin d'améliorer l'accessibilité au centre-ville. En plus du RÉM, plusieurs projets en transport collectif permettront d'améliorer l'accès au centre de la métropole, que ce soit par l'arrivée des voitures AZUR sur la ligne orange du métro de Montréal, dont l'impact aux pointes pourra se faire sentir par une plus grande capacité des trains ainsi que par une fréquence améliorée, de même que par l'implantation du SRB Pie-IX et du prolongement de la ligne bleue du métro.*

*De plus, la Ville travaille en collaboration avec la STM pour l'implantation de mesures préférentielles pour bus à l'échelle de son territoire, dont plusieurs de ces mesures viennent faciliter l'accès des autobus vers le centre-ville.*

*Par ailleurs, il est important de souligner que la Ville de Montréal met également plusieurs actions de l'avant afin d'améliorer les liens cyclistes et les cheminements piétons vers et au sein du centre-ville. L'ajout de kilomètres au réseau cyclables et l'implantation d'une promenade urbaine sont des projets qui mettent le piéton et le cycliste à l'avant-plan.*

*Les grands projets routiers (Pont Champlain, échangeur Turcot) et les réfections des grandes artères pour consolider la place pour le piéton (exemple rue Sainte-Catherine) vont faciliter les déplacements vers le centre-ville et au sein de ce territoire.*

*Par ailleurs, la Ville de Montréal s'est dotée d'une politique de stationnement, qui se veut innovatrice à l'égard de la gestion des espaces de stationnement. À cet égard, la Ville de Montréal souhaite réduire la dépendance à l'automobile en considérant le stationnement comme un outil pour favoriser la mobilité durable, notamment en valorisant les*

**Bureau de projets du centre-ville**

Arrondissement de Ville-Marie  
800, boul. De Maisonneuve Est, 20e étage  
Montréal (Québec) H2L 4L8

*modes alternatifs à l'auto-solo (covoiturage, autopartage, véhicules en libre-service).*

*Enfin, la Stratégie centre-ville prévoit un plan d'action pour l'hiver 2017. Ce plan d'action proposera d'autres initiatives pour améliorer l'accessibilité au centre-ville*