

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS : Mme ISABELLE BEAULIEU, présidente
Mme LUBA SERGE, commissaire ad hoc
M. ÉRIC CARDINAL, commissaire ad hoc

**CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE
PPU DES FAUBOURGS**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 29 septembre 2020, 19 h
1550, rue Metcalfe
14^e étage
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 29 septembre 2020

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

PÉRIODES DE QUESTIONS:

Questions reçues et lues par des membres de l'OCPM..... 6

Questions par voie téléphonique:

M. Charles Fillion 35

Mme Nathalie Monet 39

M. Philippe Auger 41

M. Stéphane Turgeon 49

M. Jean-Michel Grignon 54

M. Justin Rosenberg 58

M. Jean Logan 67

M. René Lefebvre 70

M. Yannick Lavaud 72

M. Guillaume Le Nigen 74

Mme Francine Joron 78

Mme Roselyne Escarras 81

M. Guillaume Le Nigen 84

M. Jorge Garza 88

M. Gabriel Mosacchio 92

MOT DE LA FIN 95

FIN DE LA PREMIÈRE PARTIE DE LA CONSULTATION

MOT DE LA PRÉSIDENTE

Mme ISABELLE BEAULIEU, présidente :

5 Bonsoir à tous et à toutes. Bienvenue à cette séance virtuelle de questions et de réponses qui se tient dans le cadre de la consultation publique sur le PPU des Faubourgs.

10 La séance se déroulera en français. Toutefois, les personnes qui veulent s'exprimer en anglais peuvent le faire. This meeting will be conducted in French, but if you wish to ask a question or address the Commission in English, you are welcome to do so.

15 Je vous remercie au nom de l'Office de consultation publique de Montréal de votre présence virtuelle et aussi de l'intérêt que vous portez à nos travaux, et ce malgré les défis posés par la pandémie en cours. Sachez que toutes nos activités se tiennent en conformité avec les règles gouvernementales et normes sanitaires qui s'appliquent.

20 Avant d'expliquer le déroulement de la soirée et de rappeler notre mandat, permettez-moi de me présenter ainsi que les personnes qui m'accompagnent.

25 Je m'appelle Isabelle Beaulieu, je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. Je suis également la présidente de cette commission. Je suis secondée par deux autres commissaires, mes collègues, madame Luba Serge, ainsi que monsieur Éric Cardinal. Nous sommes appuyés dans nos travaux par messieurs Pierre Goyer et Reinaldo de Freitas qui agissent à titre d'analystes de la commission.

30 Pour répondre aux questions du public et de la commission, nous avons avec nous des représentants de l'arrondissement Ville-Marie. Je leur donnerai la parole dans quelques minutes pour qu'ils puissent se présenter à leur tour.

30 L'Office de consultation publique de Montréal est une organisation neutre et indépendante. Les consultations n'ont pas pour objet de faire la promotion d'un projet ou d'une vision particulière. Les commissaires sont indépendants. Ils ne sont ni des élus ni des fonctionnaires de la ville de Montréal. Aussi, tous les membres de la commission sont liés par un code de déontologie dont vous pouvez prendre connaissance sur le site de l'Office.

35

Quelques mots maintenant sur notre consultation.

40

Le 18 mars 2020, le conseil municipal a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal pour assurer la tenue d'une consultation publique portant sur le Programme Particulier d'Urbanisme (d'où l'acronyme PPU) des Faubourgs.

45

Un PPU, c'est un plan détaillé produit lorsqu'un secteur fait face ou prévoit faire face à des changements importants. Le PPU fixe des objectifs pour l'avenir et propose des mesures pour les atteindre, incluant des changements à la réglementation d'urbanisme, des aménagements publics améliorés ou des programmes et des politiques.

50

Les consultations menées par l'OCPM se déroulent en plusieurs temps. Nous nous sommes réunis le 9 septembre dernier avec les représentants pour qu'ils vous présentent le projet de PPU.

55

Vous trouverez la vidéo de cette présentation ainsi que de la documentation sur le projet sur la page Web de la consultation. À ce jour, vous êtes plus de 980 personnes à avoir visionné cette vidéo.

60

Lors de cette séance d'information, nous avons invité les citoyens et les citoyennes à nous faire parvenir leurs questions sur le projet de PPU. Nous avons reçu plus de 250 questions.

65

Pour ce soir, nous avons retenu 10 questions d'ordre général abordées par un très grand nombre de personnes. Les représentants de la Ville y répondront dans quelques minutes. Nous avons pris le soin de lire toutes ces 250 questions reçues et nous les avons regroupées par thématique. Celles de ce soir sont regroupées par thématique et aussi d'autres qui ont été préenregistrées.

Alors, vu le très grand nombre de questions reçues, les questions plus spécifiques ont été préenregistrées. Donc, cette séance de questions-réponses est maintenant déjà en ligne sur le site Web de l'Office.

Si suite au visionnement de ce pré-enregistrement ainsi qu'à l'écoute des questions posées ce soir, vous avez l'impression de ne pas avoir obtenu votre réponse, une réponse à la question que vous nous aviez envoyée, soyez assuré que la commission peut acheminer des

70 questions supplémentaires à la Ville. L'information et les réponses seront disponibles sur le site de la consultation.

75 Nous commencerons donc la séance de ce soir avec les questions d'ordre général reçues d'avance. Une fois ces questions épuisées, il vous sera possible de poser des questions additionnelles en direct, par téléphone. Je vous donnerai plus tard le numéro de téléphone à appeler.

80 Je vous rappelle que tout au long de la séance, la commission pourra demander des précisions et des clarifications à la Ville quant aux réponses données aux questions. Nous nous réservons également le droit de poser des questions à la fin de la soirée, une fois les questions des participants épuisées.

85 Si les représentants de l'arrondissement ne sont pas en mesure de donner une réponse à une question posée ce soir, ils pourront le faire par écrit dans les meilleurs délais et nous déposerons ces réponses sur le site de la consultation.

90 Je vous rappelle que ce soir n'est pas encore le moment de donner votre opinion. Il s'agit d'une séance de questions et de réponses qui a pour but d'obtenir toute l'information possible sur l'objet de la consultation.

95 La période pour donner son opinion débutera dès demain et se poursuivra jusqu'au 2 novembre. Plusieurs méthodes s'offrent à vous pour donner votre opinion.

100 Comme vous le verrez à l'écran, vous pourrez donner votre opinion en ligne en répondant à des questions ouvertes sur notre site Internet.

Laissez votre opinion par messagerie vocale ou envoyez par courriel ou par la poste votre mémoire écrit. Vous pourrez aussi donner votre opinion oralement lors de l'audition des opinions. Quel que soit votre choix.

Jusqu'au 22 octobre, vous pourrez vous inscrire pour présenter votre opinion devant les commissaires, soit par vidéo, soit par téléphone. Pour cela, prenez rendez-vous avec Gilles Vézina, ici à l'Office au numéro (514) 872-8510, qui devrait apparaître à l'écran.

105 La date limite pour vous inscrire pour une présentation orale avec ou sans mémoire est le 22 octobre. Les auditions des opinions commenceront le 27.

Toutes ces informations seront disponibles sur notre site Internet et sur la page Web de la consultation.

110 À la suite des séances d'audition, la commission analysera toute l'information qui lui a été soumise. Elle en fera rapport et formulera des recommandations à la mairesse et au président du comité exécutif de la Ville de Montréal. Ce rapport sera rendu public deux semaines plus tard. Le rapport est consultatif. Les décisions appartiennent aux élus.

115 Cette démarche que l'on fait actuellement est adaptée à la situation sanitaire. Elle respecte les consignes gouvernementales tout en permettant l'expression de tous les points de vue.

120 Pour nous permettre d'améliorer ces nouvelles pratiques, je vous invite à répondre à un court questionnaire d'évaluation qui est sur notre page Web.

125 Je vais maintenant donner la parole aux représentants de l'arrondissement Ville-Marie afin qu'ils se présentent ainsi que les personnes-ressources qui les appuieront. Ce sont ces personnes qui répondront à vos questions ainsi qu'aux questions de la commission.

Alors, je passe maintenant la parole aux gens de l'arrondissement Ville-Marie.

Mme CHARLOTTE HORNBY :

130 Bonjour. Mon nom est Charlotte Hornby et je suis conseillère en aménagement à la division de l'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie.

M. BRUNO COLLIN :

135 Bonsoir. Bruno Collin, conseiller en aménagement, chef d'équipe dans la même division.

M. OLIVIER LÉGARÉ :

140 Bonsoir. Olivier Légaré. Je suis conseiller en aménagement également pour
l'arrondissement de Ville-Marie.

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

145 Bonsoir. Christophe Ripeau. Je suis chargé de projet à l'arrondissement Ville-Marie.

LA PRÉSIDENTE :

150 Est-ce qu'il y aura d'autres personnes avec vous au téléphone ou en vidéoconférence?

Mme CHARLOTTE HORNBY :

Non.

155 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est beau. Merci.

160 Alors, pour faciliter le déroulement de la soirée, les questions reçues d'avance ont été
regroupées par thème et synthétisées. Tout d'abord, nous commencerons avec les questions
concernant l'habitation. Ensuite, nous aborderons l'économie, les équipements et l'espace public,
le patrimoine, la mobilité, le cadre bâti et finalement la mise en oeuvre du PPU.

165 La commission a bien pris connaissance de l'intégralité de vos questions. Leur libellé exact
sera disponible sur notre site Web dès demain et remis aux représentants de l'arrondissement.

170 Nous allons maintenant aborder le thème de l'habitation. Je vous indique que lors de la
séance préenregistrée qui est sur le site, la Ville a également répondu à d'autres questions
touchant toutes ces thématiques.

Alors, maintenant les questions seront lues par une personne de l'Office et la Ville y
répondra directement.

Alors, maintenant nous allons entendre les questions concernant l'habitation.

175

HABITATION

Mme YOULA POMPILUS-TOURÉ :

180

« Qui est responsable de la construction des logements sociaux et abordables, la Ville ou les promoteurs privés? Si ce sont les promoteurs, considérant la possibilité pour eux de donner une compensation financière, comment va-t-on s'assurer de leur réalisation et comment assurera-t-on la mixité sociale? »

185

Mme CHARLOTTE HORNÉ :

190

Alors, à la question en fait, je dirais les deux, car il y a effectivement la Ville qui prend en charge... En fait, non. Ce n'est jamais les promoteurs privés comme tels. Mais la Ville avait jusqu'à présent une stratégie d'inclusion et aujourd'hui, c'est en train de devenir un règlement. Donc, le règlement sur une métropole mixte qui va bientôt être adopté et qui est passé en consultation publique récemment.

195

Donc, à travers ce processus-là d'inclusion et de réglementation, ce à quoi, je pense, la question fait référence c'est, une contribution du promoteur privé à la construction de logements sociaux.

200

Alors, effectivement, le règlement peut prévoir soit une contribution financière, soit une clé en main par exemple. Il peut construire sur son propre terrain et ensuite donner en fait, le bâtiment à un OBNL ou à une coopérative, en tout cas qui sera mis sur pied. Mais ça peut être juste aussi de donner un terrain puis après c'est pris en charge par un OBNL en habitation ou autre.

205

Nous, dans le PPU, pour les trois grands sites qui vont être développés, les portes Sainte-Marie, Radio-Canada et Molson, ce qui a été convenu, donc soit dans des ententes existantes, soit des ententes qui vont être comme conclues, qui sont en cours de négociation. La contribution des promoteurs va toujours être faite sur place, donc dans les sites *in situ*.

Puis est-ce qu'il y a une autre partie, comment assurer? Donc, c'est ça qui va contribuer à la mixité sociale, parce qu'on veut donc, toute la partie de logement social, mais aussi le logement

210 abordable et le logement familial soit construit donc, à chaque fois sur les sites des grands redéveloppements.

Donc, c'est notre manière de répondre à la mixité sociale dans ces grands secteurs de requalification.

215

LE COMMISSAIRE :

En fait, j'aurais une demande de précision puis une question par la suite. Peut-être expliquer, vous parlez, vous dites dans les ententes avec les trois promoteurs, la contribution peut être sur site. Donc, ça veut dire qu'il ne sera pas possible du tout pour eux d'avoir une contribution financière?

220

Mme CHARLOTTE HORN Y :

225

Exactement.

LE COMMISSAIRE :

O.K. Donc ça, c'est acquis. Maintenant, est-ce que dans votre stratégie il y a quelque chose pour le logement étudiant, pour le volet étudiant?

230

Mme CHARLOTTE HORN Y :

235

En fait, ça, c'est le service de l'habitation. Ce sont des programmes du service de l'habitation, donc avec qui on travaille, on collabore évidemment. Nous, ce qu'on dit dans le PPU, en fait ce que le service de l'habitation a fait valoir, c'est que le logement étudiant ce n'est pas considéré comme un logement social en soi. C'est un logement qu'ils appellent « hors programme », et c'est un type de logement abordable.

240

Ensuite, je regarde dans le PPU ce qu'on a écrit. C'est sûr que l'emplacement du PPU des Faubourgs, enfin le secteur à proximité des grandes universités, bien de trois universités dans le fond, est très propice à l'arrivée de logements étudiants.

245

Donc, lorsqu'il y aura le développement des projets abordables, le logement étudiant pourra être regardé de façon prioritaire. Mais ce n'est pas quelque chose, un engagement clair, parce qu'il y a beaucoup d'autres besoins que le logement étudiant aussi.

250

LE COMMISSAIRE :

Mais à ce moment-ci, il n'y pas de projets ni de stratégies pour le logement étudiant?

255

Mme CHARLOTTE HORNY :

Non, c'est ça. Il n'y a pas de projets précis. Non, pas encore.

260

LE COMMISSAIRE :

Merci.

265

LA COMMISSAIRE :

J'ai deux questions. Si j'ai bien compris le règlement de métropole mixte est à venir, mais est-ce que les ententes avec les 33 grands projets sont déjà signées, sont en négociations. Est-ce qu'ils vont respecter le règlement à venir ou...

270

Mme CHARLOTTE HORNY :

Bien... allez-y.

275

M. BRUNO COLLIN :

Je peux vous dire que dans le cas de Radio-Canada, en fait il y a une entente qui a déjà été signée et qui est un accord de développement dans lequel il y a un 20-20 et non pas un 20-20-20. C'est-à-dire, il y a du logement abordable...

Mme CHARLOTTE HORNY :

280

20-10

M. OLIVIER LÉGARÉ :

Oui, c'est 20-10.

285

M. BRUNO COLLIN :

En tout cas, il y a un pourcentage différent. Il y a 20% de logement social. Mais dans les autres cas, les négociations sont à venir et ce qui est attendu, ce qui est entendu et convenu jusqu'à nouvel ordre, c'est que le nouveau règlement serait appliqué avec une construction *in situ* dans les secteurs.

290

LA COMMISSAIRE :

Dans les deux autres projets?

295

M. BRUNO COLLIN :

Dans les deux autres projets.

300

LA COMMISSAIRE :

J'ai aussi une question sur le fond de compensation. Si j'ai bien compris, le fonds est très bien garni dans l'arrondissement Ville-Marie. Les logements sociaux, est-ce qu'il y en a qui sont prévus à partir de ce fonds dans le PPU?

305

Mme CHARLOTTE HORNY :

Bien, en fait, encore une fois, c'est le service de l'habitation qui gère ce fonds-là. Ce qui est prévu c'est que c'est cet argent-là, ce fonds sert à produire, à construire des nouveaux logements sociaux dans l'arrondissement. Donc, dépendamment des projets, dépendamment des projets qui vont comme sortir, qui vont arriver sur la table du service de l'habitation, bien oui, ça va être un des budgets dans lequel on va puiser.

310

315

LA COMMISSAIRE :

Est-ce que vous en prévoyez? Est-ce qu'il y a de l'argent qui a été dépensé de ce fonds?

320

Mme CHARLOTTE HORNY :

Je ne pourrais pas dire. Je pense, que oui. Je pense que cet argent-là il est disponible...

325

M. BRUNO COLLIN :

...il y a des projets qui sont en train de cheminer, plus dans l'Ouest effectivement, dans le quartier des Gares entre autres il y en a deux. Bien, il y a la Montagne verte que tout le monde connaît. Mais il y a d'autres projets, mais ils ne sont pas encore nécessairement à point ou mûrs pour être... je ne sais pas s'ils sont publics. Mais il y a d'autres projets de coopératives puis de logement social.

330

LA COMMISSAIRE :

Dans ce secteur, dans le secteur du PPU?

335

M. BRUNO COLLIN :

Non. Dans le secteur de Peter-McGill.

340

LA COMMISSAIRE :

Dans Peter-McGill. Alors, à votre connaissance pour...

345

M. BRUNO COLLIN :

...dans le secteur du PPU bien, il y a comme, Charlotte vient de le dire, il y a des montants qui vont pouvoir servir. Parce qu'il y a des projets en plus. Là, on parle des pourcentages dans chaque secteur de redéveloppement, il y a le secteur de Prével, le secteur de Radio-Canada, le secteur de Molson. Mais en plus, il y a d'autres projets, comme par exemple dans Molson il y a la

350 SHDM qui arrive avec un projet. Il y aura fort probablement, bien nécessairement une
composante également de logement social. Donc ça, c'est en parallèle des ententes avec les trois
promoteurs.

LA COMMISSAIRE :

355

Mais quand les projets arrivent, est-ce que ce fonds de compensation on se dit : on veut
qu'il soit dispersé d'une façon équitable dans le quartier ou c'est comme premier arrivé, premier
servi avec ce fonds-là?

360

Mme CHARLOTTE HORNY :

Mais encore une fois, ce n'est pas nous... Nous, on est à l'urbanisme de l'arrondissement.
Ce n'est pas nous qui gérons ce fonds-là. On pourrait demander au service de l'habitation qu'il
envoie une note sur comment ils se servent de ce budget-là.

365

Moi, tout ce que je comprends, c'est que nous quand on voit arriver les projets, là, il y a
déjà eu un gros travail qui a été fait par les OBNL en habitation, par les GRT, donc les groupes de
ressources techniques qui ont trouvé un terrain ou un bâtiment, qui ont trouvé un groupe porteur
qui va devenir propriétaire de ce bâtiment-là, et qui ont déjà eu des échanges avec le service de
370 l'habitation à savoir s'ils étaient, s'ils pouvaient avoir les subventions d'AccèsLogis, et cetera, et
s'ils pouvaient avoir des aides de la Ville. Et le fonds de compensation sert, est un des budgets qui
sert à créer, à soutenir en fait, à permettre la réalisation de ces projets-là.

375

Mais il faut bien comprendre qu'il y a une grande partie des projets de logements sociaux
qui émanent du milieu, des groupes et des GRT.

Et donc nous, on y a accès à l'urbanisme une fois que, tu sais, ils sont déjà allés très loin,
ils ont embauché leurs architectes et tout ça.

380

LA COMMISSAIRE :

Mais, je pense, ça serait utile de connaître.

Mme CHARLOTTE HORNY :

385

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

390

Alors, prochaine question.

ÉQUIPEMENTS ET ESPACES PUBLICS

395

M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :

La question est sur le thème équipements et espaces publics.

400

« La Ville envisage-t-elle de doter le secteur d'une identité visuelle forte, notamment par le mobilier urbain, œuvres d'art, le cadre bâti et la signalisation? »

405

M. OLIVIER LÉGARÉ :

410

Bien, il y a plusieurs dimensions à cette question. Je vais commencer par la question du cadre bâti. Une des parties du PPU c'est d'introduire, notamment il y a toute une étude patrimoniale qui a été faite en amont du dépôt du PPU. Et de cette étude patrimoniale là, on a tiré quelques tendances et de ces tendances-là, de ces qualités du patrimoine du secteur, on a essayé de ramener ça et d'imposer des critères. Par exemple, l'obligation d'avoir un accès pour un logement qui est situé au rez-de-chaussée. Donc, que chaque logement ait son entrée individuelle, parce que c'est une caractéristique du quartier. C'est aussi une façon d'animer la rue et d'assurer une circulation plus importante dans la rue.

415

D'autres éléments reviennent. Ce qui me vient à l'esprit, les barrotins sur les balcons, qui sont un critère, contrairement à une tendance qu'on voit souvent dans les nouvelles constructions. Souvent, les garde-corps des balcons sont en verre. Donc, contrairement à une approche assez traditionnelle du quartier.

420

L'autre question c'était l'équipement.

LA PRÉSIDENTE :

425

Le mobilier urbain, les œuvres d'art, le cadre bâti.

M. BRUNO COLLIN :

430

Bien, en fait, le mobilier ce qu'on peut dire c'est que c'est vrai que dans différents quartiers du centre-ville il y a des mobiliers différents, parfois distincts. Mais on essaie tout de même de réduire ou de ne pas faire de surenchère sur les types de mobilier différents. Il y a des nouveaux mobiliers qui ont été utilisés entre autres pour le secteur Bonaventure et où on a raffiné des mobiliers existants de la Ville.

435

Donc, en matière de mobilier urbain, c'est premièrement à développer, c'est quelque chose qui va arriver plus au niveau de la mise en oeuvre. Mais en plus, bien, il n'y a pas d'optique de faire quelque chose de spécifique.

M. OLIVIER LÉGARÉ :

440

En fait, l'idée aussi c'est qu'on essaye d'être dans la continuité de l'existant. On veut que le quartier soit vraiment en osmose avec le quartier voisin puis d'éviter le plus possible les cassures entre le quartier nouveau et le quartier ancien.

445

Donc, on essaye, encore une fois, de tableur sur un mobilier qui ne va pas donner l'impression qu'on arrive dans un nouveau village qui serait privé, mais plutôt qui est familier aux gens du quartier.

LA PRÉSIDENTE :

450

Pour rebondir sur ce que vous venez de dire. On peut voir à la page 39 du PPU il y a beaucoup de nouveaux édifices où vous avez dessiné, vous avez choisi la forme avec des basiliaires, donc plusieurs étages en bordure du trottoir et ensuite de très hautes tours plus minces, avec des cours intérieures. On les voit dans les plans du PPU.

455 En quoi cette forme de cour intérieure presque privée et puis la forme basilique se marient avec l'identité du quartier?

M. BRUNO COLLIN :

460 Oui. En fait, premièrement, le quartier des Faubourgs c'est un quartier qui d'un point de vue de la forme du cadre bâti a des qualités qui sont des qualités universelles à toutes les villes du monde et qui remontent à très loin dans le temps.

465 Et ce qui a été visé ici c'est justement d'avoir un bâti qui a une relation à la rue très forte, très riche et très dynamique. Donc, pour éviter en fait, bien, c'est-à-dire pour assurer une certaine continuité avec la trame urbaine, le tissu urbain existant et même si ce sont de nouvelles constructions, elles vont devoir respecter une implantation sur la rue qui est traditionnelle, qui est typique et une certaine forme urbaine.

470 Et l'idée d'avoir des tours qui sont en retrait dans les parties où on peut construire en plus grande hauteur, d'avoir des tours en retrait et qui ont une faible implantation au sol, c'est-à-dire des tours étroites, le plus étroites possible. L'idée c'est justement d'avoir le plus faible impact qu'elles soient le moins perceptible à partir de l'expérience de la rue, quand on se promène dans le quartier et tout ça.

475 Alors, c'est ça qui est visé. C'est ça l'objectif et c'est ça le lien avec le quartier environnant.

480 Maintenant, il y a toutes les composantes de type, la matérialité des bâtiments, c'est-à-dire les enveloppes, les types de matériaux utilisés. Ce n'est évidemment pas dans un quartier comme celui-là, premièrement on cherche à avoir des bâtiments qui sont économiquement rentables ou enfin qui sont d'un point de vue environnemental qui ne sont pas énergivores. Donc, des enveloppes plus de maçonnerie. Et on va favoriser justement des matériaux qui sont plus traditionnels au quartier.

485 Ça, c'est une orientation importante du PPU quand même, de s'assurer que tout le nouveau développement se fasse vraiment dans un sens de continuité et qu'il contribue à rendre le quartier existant plus agréable, et non l'inverse.

LA PRÉSIDENTE :

490 Et la forme avec les bâtiments en bordure de trottoir, si on recule, mais avec les cours à l'intérieure. Est-ce que les cours sont privées ou sont publiques?

M. BRUNO COLLIN :

495 Bien, premièrement, nous, ce qu'on préconise pour l'instant ce n'est justement pas des cours fermées, des îlots fermés. C'est des îlots qui sont ouverts, c'est ça. C'est des îlots ouverts avec des passages qui traversent les îlots dans pas mal tous les cas, sauf peut-être l'îlot des Voltigeurs qui est la partie la plus ancienne du site de Molson, qui lui, va tout de même avoir un passage qui va le traverser, mais différemment.

500 De façon générale donc, ce n'est pas, les espaces, évidemment, il y a des espaces privés pour les gens qui habitent là. Mais c'est relié à une ouverture et non à une fermeture.

505 Parce qu'on peut avoir comme référence les projets qui sont entre Atateken et Saint-Hubert et disons Notre-Dame et de la Commune, qui sont des îlots effectivement complètement fermés. Alors, ce n'est pas ça qui est l'idée. Mais au niveau de l'implantation sur la rue par exemple, c'est assez semblable.

LA PRÉSIDENTE :

510 O.K. Merci.

LE COMMISSAIRE :

515 Disons, la question visait aussi les oeuvres d'art. Donc, est-ce que la Ville envisage une identité visuelle forte au niveau des oeuvres d'art?

M. OLIVIER LÉGARÉ :

520 Le PPU n'a pas de partie au niveau de l'art public. C'est sûr que c'est une question que je peux adresser au bureau d'art public qui est l'entité administrative qui gère.

LE COMMISSAIRE :

Mais ça ne fait pas partie du PPU?

525

M. OLIVIER LÉGARÉ :

Non. Il n'y a pas d'orientation à l'exception qu'on aille un aspect, que chaque espace public ait un aspect, par exemple le parc de l'Espoir continue son aspect commémoratif ou qu'il y ait un lien toujours près du patrimoine du quartier dans la localisation et dans la forme. Mais pour ce qui est de l'art public comme tel, non.

530

LE COMMISSAIRE :

Merci.

535

LA COMMISSAIRE :

Moi j'ai juste une petite question. Quand on dit que ces espaces, les cours intérieures permettent le passage. Si c'est moi, en tant que citoyen qui habite à côté, qui habite loin de là. Je pourrais rentrer dans la cour, passer à travers et sortir en me promenant dans le quartier. C'est comme ça que ça va fonctionner?

540

545

M. BRUNO COLLIN :

L'idée c'est un peu la ruelle verte. Donc, effectivement c'est pour les gens qui y habitent et c'est pour les gens qui peuvent passer, traverser.

550

Mme CHARLOTTE HORNY :

Je ne suis pas sûre de votre question, mais on veut juste quand même bien préciser. Nous, on propose. Je ne sais pas si on peut voir une image des différents passages versus les lots privés.

555

En fait, ce qu'on va faire c'est qu'il y aura des servitudes de passage. Donc, c'est-à-dire une servitude c'est que la propriété demeure aux propriétaires privés des bâtiments sur les côtés.

560 Mais qu'il y ait une servitude qui peut être perpétuelle d'accès public. Donc, on pourra passer à tout jamais. C'est une carte qu'on peut retrouver à la page 117 du PPU. Et donc, c'est vraiment dans l'axe des rues.

565 Donc ça, ça va être à accès public en tout temps. Mais sur les côtés, parfois dans ces passages-là, seront adjacentes les cours des immeubles, mais ça, comme disait Bruno, c'est comme quand on marche dans une ruelle puis qu'il y a des cours sur les côtés.

570 Alors, c'est sûr qu'on va essayer qu'il n'y ait pas des clôtures Frost et ce genre d'affaires. On veut que ce soit intéressant. Et l'idée c'était que lorsqu'on marche on puisse profiter de la nature qu'il peut y avoir dans les cours intérieures des immeubles et comme c'est le cas dans les quartiers existants dans Centre-Sud ou ailleurs.

LA COMMISSAIRE :

575 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

580 Prochaine question, s'il vous plaît.

Mme YOULA POMPILUS-TOURÉ :

585 *« Pourquoi l'arrondissement n'a-t-il pas retenu la demande de plusieurs groupes et individus qui réclamaient le prolongement de la promenade riveraine à l'est du pont, et ce sans interruption jusqu'à au parc du Pied-du-Courant? »*

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

590 La proposition qui est faite dans le PPU c'est justement de pouvoir relier la rue de la Commune jusqu'au parc au Pied-du-Courant à l'est du pont. Ce sera fait en séquence, c'est-à-dire qu'il y aura d'une part le prolongement de la rue de la Commune qui va se faire de la rue Atateken jusqu'à la rue Alexandre-DeSève, ensuite on traversera, comme l'a dit Bruno tout à l'heure, l'îlot

des Voltigeurs pour rejoindre ensuite la rue Notre-Dame, et là, on longera le boulevard Notre-Dame par un trottoir relativement large et planté pour rejoindre ensuite le parc au Pied-Du-Courant.

595

Donc, c'est ça la proposition qui est faite de prolongement de la promenade riveraine.

LA PRÉSIDENTE :

600

Merci. Prochaine Question.

PATRIMOINE

605

M. LOUIS-ALXANDRE CAZAL :

Prochaine question sur le thème du patrimoine.

610

« Quelles sont les mesures de préservation et de restauration envisagées par la Ville, pour le site de l'Hôpital de la Miséricorde, la station de pompage Craig et la brasserie Molson? Quel est l'échéancier pour la diffusion des études concernant le site de l'Hôpital de la Miséricorde? »

Mme CHARLOTTE HORNY :

615

Alors, je vais commencer peut-être sur l'Hôpital de la Miséricorde et la station Craig. Puis je laisserais mes collègues parler de la brasserie Molson.

620

Donc, pour ce qui est de l'Hôpital de la Miséricorde, c'est une propriété du gouvernement du Québec, du ministère de la Santé qui est vacant depuis une bonne dizaine d'années. La Ville, durant l'année 2019-2020, a fait un certain nombre d'études patrimoniales, mais également des études de faisabilité pour voir à quel point, aussi des études, un diagnostic du bâtiment pour savoir comment allait ce bâtiment. Parce qu'on se rappelle qu'il a été évacué il y a une dizaine d'années parce qu'il était insalubre. Donc, on voulait voir un peu où en était ce bâtiment-là.

625

Il y a eu des études de faisabilité qui ont été faites et les conclusions de toute cette démarche, c'est que la Ville serait intéressée à faire un projet en collaboration avec le gouvernement du Québec, donc à accompagner le gouvernement du Québec dans un projet.

630 D'ailleurs, ça figure au plan de relance de la Ville de Montréal qui a été diffusé au mois de juin de 2020. C'est ça. Donc, l'idée, ça serait de lancer un appel d'intérêt pour la réalisation d'un projet mixte avec le gouvernement du Québec. Donc, projet mixte ça veut dire qui pourrait intégrer du logement social, du logement privé, du bureau, des ateliers d'artiste, et cetera, avec des espaces verts.

635 Donc ça, c'est là où on en est. Donc là, en ce moment ce sont des discussions qui ont lieu entre le gouvernement et la Ville de Montréal.

640 Pour ce qui est de la station Craig. Là, c'est un bâtiment municipal. Donc, c'est une ancienne station de pompage située sur un terre-plein d'autoroute au pied du pont Jacques-Cartier. Elle est en très mauvais état. En février 2020, la cheminée a dû être démantelée, une partie de la cheminée a dû être démantelée pour des raisons de sécurité.

645 Ce qu'on annonce dans le PPU en fait, c'est qu'un comité de travail et de concertation pour l'avenir de la station Craig devait être formé avec des groupes externes et concevoir un projet qui mettrait en valeur à la fois le bâtiment, mais aussi le patrimoine immatériel qu'il représente, donc, toute la gestion de l'eau, et cetera.

650 Ce comité-là a déjà été mis en place, parce que justement à cause de l'urgence qu'il y avait d'agir, donc on l'a mis en place cet été. Donc, c'est un comité qui comprend à la fois des membres de la ville de Montréal, les différents services patrimoine, culture puis nous l'arrondissement, mais aussi des groupes externes. Donc, Héritage Montréal, l'Association québécoise pour le patrimoine industriel, un regroupement citoyen, les Amis de la station Craig ainsi que les Voies culturelles des faubourgs.

655 Voilà donc notre échéancier de travail à peu près sur six mois, un an, pour voir quelles sont les possibilités que la station Craig offre en termes de reconversion.

660 Puis pour ce qui est de la mise en valeur de la brasserie Molson. Bien, en fait, dans le PPU, l'essentiel de ce qu'on propose c'est la mise en valeur de ce qu'on appelle l'îlot des

Voltigeurs. Donc, c'est toute la partie la plus... qu'on va voir à l'écran. Donc, c'est toute la partie qui est la plus ancienne en fait de la brasserie Molson entre l'avenue Papineau et l'axe de la rue Alexandre-DeSève.

665 Donc ça, c'est toute la partie qu'on propose nous de conserver au maximum et sur laquelle on propose différents règlements. Donc, par exemple, je ne sais pas si mes collègues veulent embarquer?

670 **M. OLIVIER LÉGARÉ :**

670 On peut voir aussi la vue donc de ce qu'est le bâtiment Molson, ce qu'on appelle le plus iconique qui est l'enseigne de Molson avec l'horloge. Donc, on peut voir que c'est un bâtiment de brique qui est essentiellement vide de son intérieur, mais le fait qu'il dépasse un peu, qu'il sorte de tout l'ensemble bâti et son aspect cascade de bâtiment. C'est l'élément qui a été dégagé de
675 l'énoncé patrimonial sur lequel je ne vais pas développer.

680 Mais bref, l'idée est de reprendre l'aspect iconique de cet espace-là et d'opter pour l'autorisation de rehausser cet emplacement-là en permettant la conservation des bâtiments qui sont eux au sol, qui ont une implantation qui date du 19^e siècle, 18^e siècle aussi.

685 Donc, l'idée est de permettre la conservation et de valoriser la conservation selon le ratio qui permet la reconstruction au-delà de la hauteur autorisée. Donc, d'encourager que la densification du site se fasse sur l'emplacement iconique de Molson.

685 Je ne sais pas si, Bruno tu souhaites peut-être continuer. O.K. Merci.

690 **LA PRÉSIDENTE :**

690 Alors, on va prendre la prochaine question, s'il vous plaît. On est rendus à la mobilité.

MOBILITÉ

695 **Mme YOULA POMPILUS-TOURÉ :**

Exactement.

« Concernant le changement de sens de la rue Ontario vers l'ouest :

- 700 - Comment les habitants du quartier au sud de la rue Ontario et à l'ouest de Papineau feront-ils pour accéder au pont Jacques-Cartier, notamment avec les nombreux travaux et la fermeture de la rue Sainte-Catherine en été?
- 705 - Est-ce que ce changement de sens va engendrer une redirection du flux routier dans les autres rues du quartier?
- Quelles sont les mesures prévues pour l'apaisement de la circulation?
- 710 - Est-il prévu de faire un projet pilote d'évaluation des impacts?

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

715 L'objectif du changement de sens de circulation dans la rue Ontario c'est à la fois pour prioriser la circulation des bus, donc le transport collectif et essayer d'augmenter la régularité des lignes de bus qui passent sur la rue Ontario. Parce qu'actuellement, en période de pointe ces lignes de bus sont prises dans la congestion. Donc ça, c'est le premier point.

720 Le deuxième, c'était aussi pour accroître le cadre de vie, parce que la forte présence d'un trafic de transit fait qu'il y a des problèmes de sécurité, des problèmes de pollution atmosphérique, des problèmes de bruit et autres. Donc, il y a une demande de vouloir réduire cette circulation-là. Et puis, comme on le connaît, la rue Ontario n'est pas une rue adaptée à un fort trafic de circulation.

725 Donc nous, ce qu'on a préconisé avec la mise en sens unique c'est donc de procéder à ce maintien de la circulation de la ligne de bus et de la prioriser. Et c'est de reporter la circulation de transit qui aujourd'hui utilise la rue Ontario pour, principalement accéder au pont Jacques-Cartier. Et bien que cette circulation de transit soit reportée au Nord sur la rue Sherbrooke et au sud sur le boulevard René-Lévesque.

730 Pour ce qui est du projet pilote. Oui, on pourrait, à partir de 2022, mettre en place ce
dispositif-là. Il faut encore qu'on voit les mesures transitoires qui sont à mettre en place, mais ça
pourrait effectivement être mis en place de cette manière-là, sans attendre des aménagements
définitifs qui viendraient beaucoup plus tard. Parce que les infrastructures de la rue Ontario sont
relativement bonnes pour l'instant.

735 Donc, oui, ça pourrait faire l'objet d'un projet pilote dans les prochaines années en tout
cas, à partir de 2022.

740

LA PRÉSIDENTE :

Alors, maintenant la prochaine question aussi sur le thème de la mobilité.

745

M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :

*« Pourriez-vous expliquer la nécessité et l'impact de l'ouverture de la rue Fullum sur la rue
Notre-Dame? Compte tenu de la présence de nombreux équipements publics, dont des écoles
primaires. »*

750

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

755 ...la rue Fullum. En fait, il y a plusieurs aspects dans la rue Fullum. La première c'est
qu'effectivement c'est une rue aujourd'hui qui est une impasse avant la rue Notre-Dame. Donc,
l'objectif c'est que s'il doit y avoir la réouverture de la Fullum, ça se fera dans le cadre de la
réfection de la rue Notre-Dame. Donc, ce n'est pas un projet à court terme, mais c'est plutôt un
projet à long terme.

760

Pour le court terme, il est prévu des interventions dans les prochaines semaines pour
mettre en place des afficheurs de vitesse et puis des saillies pour réduire la distance des piétons
quand ils traversent les rues, notamment aux abords des écoles. Et puis, à partir de 2023, il
pourrait y avoir un réaménagement complet de la rue, parce que les infrastructures sont dues, et
aujourd'hui le service de l'eau nous indique que l'année 2023 pourrait être la bonne année.

765 Donc, ça veut dire qu'à partir de fin 2021, début 2022 il va y avoir des études pour refaire la rue Fullum et on pourra à ce moment-là intégrer les problématiques de circulation de transit ou de difficultés qu'il y a actuellement à cause notamment des équipements scolaires. Donc, cette cohabitation-là sera revue et bonifiée plutôt en 2023.

770 **LA COMMISSAIRE :**

 Et la décision est-ce qu'elle a été, la décision d'ouvrir, est-ce que ça se fait normalement en consultant, si j'ai bien compris, les écoles, les CPE? Parce que je pense que c'est un grand changement pour les résidents de ce secteur-là.

775

 Quel est le processus qui vous mène à cette décision?

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

780 Bien l'exercice du PPU c'est un exercice de planification. Donc, ce sont des orientations qui sont mises de l'avant. L'ouverture de la rue Fullum elle répond principalement à l'objectif d'accéder de meilleure manière au parc au Pied-du-Courant. Aujourd'hui, quand on veut accéder au parc au Pied-du-Courant il n'y a pas d'intersection à la hauteur du parc au Pied-du-Courant pour traverser de manière sécuritaire la rue Notre-Dame.

785

 Et si l'intersection était réalisée au croisement des rues Notre-Dame et Fullum, ça permettrait justement d'avoir un carrefour, une intersection comme il y en a partout ailleurs en ville, pour accéder au parc au Pied-du-Courant.

790

 Donc, le premier objectif de l'ouverture de la rue Fullum c'est celui-là, ça n'est pas évidemment d'amener du transit sur la rue Fullum. C'est pour ça que je parlais de l'étape de 2023. C'est qu'à l'occasion de la réfection de la rue en 2023 on pourra justement appréhender les questions de sécurité pour peut-être mettre la rue en sens unique, mettre plusieurs sens uniques en fonction des tronçons, pour éviter justement les craintes qui sont exposées aujourd'hui.

795

LA COMMISSAIRE :

 Alors ça, c'est quelque chose qui se ferait à ce moment-là, si j'ai bien compris, en 22, 23, c'est ça?

800 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

Oui. Ce qu'il faut ne pas oublier c'est que toutes les orientations qui sont préconisées dans le PPU vont se faire sur une échelle de 10 à 15 ans. Donc, on ne parle pas de travaux dans toutes les rues qui vont se réaliser en une ou deux années. Donc, ce sont des processus assez longs. Et là, je parle de 2023 pour dire que c'est l'année qu'on connaît actuellement pour une réfection majeure de la rue.

805 **LA COMMISSAIRE :**

810 O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

815 Merci. Alors, on va passer à notre prochaine question, toujours sur le thème de la mobilité.

Mme YOULA POMPILUS-TOURÉ :

820 *« En ce qui a trait au réaménagement du boulevard René-Lévesque, quelle est la justification pour construire une nouvelle piste cyclable sur la portion nord du boulevard, vu que la piste cyclable actuelle n'est pas saturée? Qu'advient-il de la voie réservée ainsi que des stationnements tarifés actuels? Qu'en est-il du transport collectif en site propre? Y a-t-il des éléments prévus à l'est de Papineau? »*

825 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

Pour la réfection du boulevard René-Lévesque, là aussi c'est une orientation qui est proposée dans le cadre du PPU. On a indiqué... il y a une image qui montre effectivement un projet de transport collectif qui serait au milieu de l'avenue.

830 Donc, c'est quand on sera certain de pouvoir faire ce projet de transport collectif, s'il doit se réaliser, qu'on pourra intégrer aussi les questions de pistes cyclables. Donc, il s'agit d'un projet intégré global qui sera réalisé dans les prochaines années, mais avant ça, il faut qu'il y ait beaucoup d'aspects qui soient réglés notamment sur le transport collectif, mais pas uniquement.

835 Pourquoi aujourd'hui la piste cyclable apparaît au nord. C'est parce qu'on a repris la
continuité avec la piste cyclable qui est actuellement au nord de la rue Notre-Dame. Et donc, l'idée
c'est d'avoir un itinéraire cohérent qui reste au nord du boulevard René-Lévesque et puis à un
moment ça pourrait repasser au sud comme c'est le cas aujourd'hui, mais en essayant de le faire
à une intersection où ça sera plus sécuritaire que la situation actuelle.

840

LA PRÉSIDENTE :

Alors, la prochaine question qui est sur le thème toujours de la mobilité.

845

M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :

*« Quel est l'état d'avancement des négociations avec le MTQ sur le réaménagement du
boulevard Ville-Marie en boulevard urbain? Et comment cela affectera-t-il les scénarios prévus
dans le PPU? »*

850

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

Alors, pour le boulevard Ville-Marie et les négociations avec le MTQ, la Ville et le MTQ ont
signé un cadre de collaboration cette année, qui permet de définir une gouvernance pour
justement la mise en oeuvre du boulevard urbain.

855

Donc, il y a des comités techniques, un comité de pilotage qui vont être mis en place d'ici à
Noël pour justement définir dans un premier temps l'ensemble des études qui sont à réaliser pour
raffiner le principe qui est proposé.

860

Ensuite, ces études seront réalisées et puis une fois ces études réalisées et l'accord de la
validation du MTQ, on pourra passer à une phase de travaux. Mais évidemment, il va se passer
plusieurs années avant d'en arriver là.

865

LE COMMISSAIRE :

Question de précision. Quand vous parlez de comité de pilotage, est-ce que c'est la même
chose que le bureau de projet qui est mentionné dans le PPU?

870 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

Non. Le bureau de projet c'est le bureau de projet qui s'appelle Notre-Dame, qui est un projet qui avait été annoncé par la Ville de Montréal et puis le gouvernement du Québec pour la réalisation d'un transport collectif. Ce projet pour l'instant est un peu entre parenthèses, parce qu'en parallèle, le gouvernement du Québec a demandé à la CDPQ, à la Caisse de dépôt, d'étudier un transport collectif qui viendrait de l'est de l'île pour rejoindre le centre-ville.

875
880 Donc, il a été décidé de mettre en stand-by un peu ce bureau de projet et d'attendre les conclusions de l'étude menée par la CDPQ.

885 Donc, en parallèle de ce bureau de projet et de ces réflexions-là, il y a, ce que j'ai évoqué, c'est-à-dire la mise en place d'un comité de pilotage pour la portion du boulevard urbain c'est-à-dire entre la sortie du tunnel et puis en gros le pont Jacques-Cartier.

885 Et donc, si le bureau de projet Notre-Dame va de l'avant, à ce moment-là on a prévu dans le cadre de collaboration qu'il y ait une structure commune de gouvernance pour justement attacher ces deux projets.

LE COMMISSAIRE :

890 O.K. Dans le PPU vous parlez aussi du report d'une partie du trafic automobile vers le transport collectif. Comment vous en êtes arrivé à affirmer ça. Est-ce qu'il y a eu des études?

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

895 Bien, le principe qui prévaut avec ça c'est de dire que si on veut que, on ne peut pas considérer que la situation actuelle est satisfaisante par rapport aux développements qui sont attendus. Donc, on a considéré qu'on devait retravailler sur le boulevard Ville-Marie pour que ce soit un axe qu'on puisse traverser à pied, à vélo, en bus et rejoindre le nord du secteur.

900 Donc, c'est ça qui a été mis de l'avant. Et quand on fait des études de circulation, si on les prend de la manière dont elles sont faites habituellement, on doit élargir, parce qu'il faut faire toujours plus de voies, parce qu'il y a toujours plus de croissance du trafic.

905 On sait que ce mode de réflexion là n'est pas celui qui est souhaitable, parce que quand on fait ça, quand on élargit des rues, ça ne marche pendant quelques années et puis au bout de trois ou cinq ans on a plus de congestion. Donc, on revient à la situation de départ.

910 Donc là, l'idée c'est de dire, on part du principe que le temps de réaliser ce boulevard, les réflexions dont j'ai parlé et les études dont j'ai parlé pour la desserte de l'est de l'île seront menées et on saura à ce moment-là quelle est l'alternative qui permettra de réduire peut-être effectivement une partie du trafic automobile et sur cet axe-là. Parce qu'il y aura une alternative en transport collectif qui aura été offerte.

915 Donc, l'idée c'est vraiment ça. C'est de pouvoir mener les deux en parallèle pour ne pas se retrouver avec un boulevard qui serait surdimensionné alors qu'après une offre de transport collectif arriverait.

LA PRÉSIDENTE :

920

Je voulais juste une précision. Est-ce que la Ville a une préférence, la ville de Montréal et pour le quartier, quelle serait la préférence de la Ville en termes de transports collectifs structurants?

925

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

Vous parlez de l'étude que j'ai mentionnée?

LA PRÉSIDENTE :

930

Non. Est-ce que la Ville a une position sur le type de transport que vous préféreriez voir arriver dans le quartier?

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

935

Bien, il y a deux aspects à votre question si vous voulez bien. Il y a d'une part la question de la desserte de l'Est de l'île qui là nécessite vu les distances d'avoir un transport collectif, ce qu'on appelle structurant, c'est-à-dire assez rapide avec des stations assez espacées les unes des

940 autres pour assurer une vitesse commerciale suffisamment importante. Ça, c'est un dispositif de type tramway ou de type REM par exemple. Donc ça, c'est pour l'Est de l'île versus le centre-ville.

945 En parallèle de ça, il y a une desserte beaucoup plus de proximité qui peut se faire par exemple comme avec le SRB Pie-IX ou avec un projet de tramway. C'est pour ça qu'on a voulu l'illustrer avec le boulevard René-Lévesque. Donc, pour la desserte du PPU des Faubourgs proprement dit, il est certain qu'un projet de type tramway correspond plus à ce qu'on veut pour relier le centre-ville et pouvoir aller partout ailleurs dans l'île.

LA PRÉSIDENTE :

950 Et je reviens un peu sur un autre thème d'avant. Le long de ce nouveau boulevard Ville-Marie tel que proposé dans le PPU, quel type d'usage vous voyez de part et d'autre du boulevard. Est-ce que c'est seulement de l'habitation ou ça devient une nouvelle artère commerciale. Quel type d'usage vous envisagez?

955 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

960 Ça n'est pas nécessairement une nouvelle artère commerciale, mais ça peut être un boulevard un peu comme le boulevard René-Lévesque, comme le boulevard Robert-Bourassa, c'est-à-dire des boulevards où effectivement il y a un trafic encore un peu conséquent. Mais où les rez-de-chaussée peuvent devenir des rez-de-chaussée commerciaux ou autres, ça peut être au-dessus des édifices à bureaux ou des édifices d'habitation, comme effectivement on l'a par exemple sur le boulevard Robert-Bourassa.

LA PRÉSIDENTE :

965 D'accord, merci. Alors, maintenant, il nous reste encore quelques questions sur toujours la mobilité.

Mme YOULA POMPILUS-TOURÉ :

970 « *Quels seront les impacts du prolongement de la rue Logan, notamment en ce qui concerne l'accroissement de la circulation véhiculaire dans cette zone fortement résidentielle et dotée d'équipements publics?* »

975

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

980

La proposition de prolongement de la rue Logan répond à l'objectif en fait, de la tête de pont, à savoir de ramener le plutôt possible aux entrées et aux sorties du pont Jacques-Cartier des intersections pour que les piétons et les cyclistes puissent traverser.

985

Alors qu'aujourd'hui dans la situation actuelle, le pont et les avenues Papineau et De Lorimier sont transformées en bretelles et exclu le piéton et le cycliste très au Nord ou très au Sud. Au Nord, c'est sur la rue Ontario et au Sud c'est sur le boulevard De Maisonneuve.

990

Donc, ce qu'on a voulu indiquer avec le prolongement de la rue Logan c'est qu'on voulait qu'il y ait une intersection qui soit déjà positionnée à la sortie du Pont Jacques-Cartier à l'intersection De Lorimier, Logan. Et donc, la rue Logan pourrait effectivement être prolongée vers l'ouest, à l'ouest de De Lorimier. Après est-ce que cette rue sera en double sens, est-ce qu'elle sera en sens unique?

995

L'objectif ce n'est pas qu'en sortant du pont Jacques-Cartier on puisse tourner à droite dans la rue Logan pour accéder par exemple à la rue Dorion. Ce n'est pas du tout ça puisque ces rues sont des rues extrêmement locales.

1000

Donc, l'idée c'est surtout de pouvoir avoir une première intersection où les piétons, les cyclistes pourront traverser et pourront cheminer tant dans les directions nord-sud qu'est-ouest.

LA PRÉSIDENTE :

1005

Alors, il nous reste seulement un peu de questions envoyées à l'avance. Donc, il est huit heures maintenant, huit heures moins cinq. Je vais procéder à l'ouverture de la tribune téléphonique. Donc, les personnes qui désirent poser des questions peuvent appeler. C'est le moment d'appeler si vous voulez poser des questions en direct ce soir par téléphone.

Pour ce faire, vous devez appeler au numéro de téléphone qui apparaît à l'écran, qui est le 1-833-225-5790.

1010 Alors, nous vous inscrirons au registre puis nous vous rappellerons lorsque ce sera bientôt le moment de poser votre question.

A few words in English. I will now open the phone lines, it is time to call us if you want to ask a question live over the phone tonight.

1015 To do so, you must call the following telephone number: 1-833-225-5790. We will register you and call you back when it is your turn to ask your question.

1020 Avant de passer aux questions par téléphone, nous allons entendre les dernières questions concernant la mise en oeuvre du PPU. Et je veux juste, encore une fois rappeler à tous que d'autres questions sur toutes ces thématiques ont été répondues et préenregistrées avec les représentants de la Ville et cette vidéo préenregistrée est sur le site de la consultation.

1025 Alors, nous allons terminer avec les questions qui ont été envoyées à l'avance. Ensuite, nous prendrons une pause et je vous donne plus de détail quand nous aurons fini avec les questions.

Alors, maintenant c'est une question de mise en oeuvre.

1030 **MISE EN OEUVRE**

Mme YOULA POMPILUS TOURÉ :

1035 « *Quelles sont les mesures envisagées d'atténuation des impacts causés par la proximité des importants réseaux routiers et par les travaux de construction (pollution atmosphérique, bruit, et cetera? »*

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

1040 Pour ce qui est des mesures d'atténuation, tout ce qu'on a évoqué jusqu'à maintenant, c'est-à-dire finalement la transformation d'un certain nombre d'axes comme De Lorimier ou Papineau ou le boulevard Ville-Marie en boulevard urbain, en rue avec des intersections à niveau

où il y aura des feux de circulation, il y aura des temps pour les piétons, suffisant, contribuent à diminuer la vitesse.

1045

Par ailleurs, l'arrondissement Ville-Marie a, depuis un an, légiféré pour que la vitesse soit à 30 kilomètres/heure. Donc, ce sont des éléments qui contribuent à diminuer, en diminuant la vitesse, à diminuer le bruit notamment et puis les questions de pollution.

1050

Donc ça, c'est tout ce qu'on veut faire sur le changement un peu de paradigmes, sur ces questions de priorisation des mobilités actives et collectives vont dans ce sens-là.

1055

Et puis pour la question des travaux bien, les travaux de construction qui vont être majeurs vont être sur les terrains de Radio-Canada, de la brasserie Molson et puis des Portes Sainte-Marie, donc à l'intérieur de terrains qui sont aujourd'hui fermés. Donc, il y aura peu d'impact sur les rues environnantes. Et puis ensuite, les autres travaux qui seront réalisés bien évidemment se feront en coordination avec d'autres travaux autour pour s'assurer de diminuer au maximum les nuisances.

1060

LA PRÉSIDENTE :

Juste une précision pour avoir fait la commission sur l'Assomption Sud, les questions de nuisances, de bruit, de poussière peuvent être très difficiles pour les habitants, c'est un quartier qui sera très habité.

1065

Est-ce qu'il y a une attention particulière aux conceptions et aux matériaux utilisés sur ces nouvelles avenues pour particulièrement réduire les nuisances?

1070

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

On le verra au moment des réalisations des différents projets. Mais par exemple, pendant les phases de chantier maintenant on oblige les firmes qui interviennent sur le terrain à mettre en place des corridors piétons pour s'assurer de la sécurité des piétons. Ça, c'est le premier point.

1075

Ensuite, on veut accroître le verdissement et les plantations d'arbres. Donc, tout ça va aussi contribuer. Plus on a de verdissement et de plantations moins on a généralement de poussière. On réduit aussi les effets d'îlots de chaleur et puis on tiendra compte évidemment de

tous les progrès techniques qui seront faits pour pouvoir réduire. Il y a effectivement des matériaux notamment sur la chaussée qui va permettre de réduire le bruit. Donc ça, c'est un des éléments.

1080

Et puis il y en a d'autres qui permettent sur les trottoirs aussi d'essayer d'atténuer un peu les questions d'îlots de chaleur.

LA PRÉSIDENTE :

1085

Alors, ceci, si je ne me trompe pas, épuise nos questions reçues d'avance. Je regarde les analystes voir si je n'ai pas fait erreur. Je n'en ai pas sauté, c'est bon.

1090

Alors, nous allons maintenant prendre une pause de 10 minutes. J'encourage donc les gens qui nous suivent en direct de poser vos questions et pour ce faire de nous appeler au numéro qui apparaît à l'écran, donc le 1-833-225-5790.

1095

Chaque personne aura droit à deux questions. Pour en poser plus, vous devrez rappeler et vous réinscrire au registre pour vous remettre en file. Donc, le registre sera ouvert une bonne partie de la soirée.

1100

Merci d'être patients, parce que si vous êtes nombreux à nous appeler il se peut que l'attente dure quelques minutes.

A few words in English. We will take a 10 minute break. When we'll return, you will be able to ask your questions. Please call us to register to ask your questions. The number is on the screen, 1-833-225-5790.

1105

Each caller will have a right to two questions. To ask additional ones, you must call back and re-register. Please be patient. If the phones lines are crowded, there might be a waiting period of a few minutes.

1110

Je vous rappelle que les réponses de la Ville à d'autres questions thématiques sont aussi sur vidéo sur notre site.

Alors, on revient dans 10 minutes. Merci.

1115

SUSPENSION ET REPRISE

1120

QUESTIONS TÉLÉPHONIQUES

LA PRÉSIDENTE :

1125

Alors, nous allons débiter les questions en direct. J'ai deux choses importantes à vous demander. Je vous demande de limiter les préambules à ce qui est strictement indispensable pour bien comprendre votre question. Ça nous permettra ainsi de prendre plus de questions. Je vous rappelle que vous devez vous limiter à deux questions. Donc, je vais vous demander votre première question et ensuite je vous demanderai votre deuxième question.

1130

Aussi, la deuxième chose que je voulais vous demander c'est que comme vous le savez, la commission tient à ce que le climat demeure serein. Je vous rappelle donc que les propos malveillants ou les interventions qui portent atteinte aux droits fondamentaux, à la réputation des autres sont irrecevables.

1135

Merci beaucoup de rester polis et courtois.

1140

Alors, nous allons faire entrer dans la salle la voix de monsieur Charles Fillion. Monsieur Fillion, la parole est à vous.

1145

M. CHARLES FILLION :

Oui. Bonsoir, Madame la présidente et les membres de la commission.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir. Je vous inviterais à poser votre première question.

1150 **M. CHARLES FILLION :**

Oui. Donc, la première question. Je suis directeur général du Centre Saint-Pierre. Donc, un important îlot dans le Centre-Sud. Ma question est la suivante : quelles sont vos intentions en matière d'aménagement et de circulation autour de l'ensemble de l'îlot Saint-Pierre, soit boulevard René-Lévesque, rues Panet, Sainte-Rose et de la Visitation?

1155

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Je demande à la Ville de répondre.

1160

M. BRUNO COLLIN :

Oui. Tout d'abord, dans le concept d'aménagement du secteur qui fait face, qui est au Sud en fait de boulevard René-Lévesque. Il y a l'idée d'aménager un parc, un espace public entre la rue de la Gauchetière, le boulevard René-Lévesque, de la Visitation et Panet, immédiatement, de façon à faire face entre autres à l'église de la Visitation.

1165

Pour ce qui est de la rue elle-même de la Visitation, il y a l'idée d'un parcours continu, une espèce d'espace vert qui longerait la rue de la Visitation et qui relierait aussi bien l'îlot du Centre Saint-Pierre, en fait ce n'est pas juste le Centre Saint-Pierre, mais l'église, jusqu'au futur parc qui s'appelle Sohmer, sur la rue de la Commune. Donc, de faire un lien. C'est un grand lien piétonnier nord-sud qui est projeté.

1170

Maintenant, pour le boulevard René-Lévesque, je ne sais pas si Christophe, tu veux en parler un peu?

1175

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

Oui. Pour les abords du Centre Saint-Pierre, il y a aussi le passage Sainte-Rose qui a été évoqué par le monsieur. Donc, il y avait des travaux qui étaient prévus cette année qui ont été reportés. Mais normalement, en 2021 et en 2022 il y aura des travaux de réaménagement de l'ensemble du passage Sainte-Rose sur ces tronçons qui sont à la fois déjà piétonniers et puis d'autres qui sont routiers.

1180

1185 Donc, il y a eu une consultation en fin 2019, je crois, début 2020. Donc, les travaux vont se réaliser en 21 et en 2022.

1190 Après, pour le réaménagement ou les interventions sur le boulevard René-Lévesque, bien ça rejoint ce que j'ai évoqué tout à l'heure avec le fait qu'il faut attendre d'avoir des précisions sur le projet de transport collectif pour pouvoir réaménager le boulevard René-Lévesque.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, merci. Maintenant, votre deuxième question?

1195 **M. CHARLES FILLION :**

1200 Oui. Comment allez-vous prioriser l'exécution des travaux dans le cadre du PPU, sur quels critères par exemple vous allez prioriser dans l'ensemble de travaux qui seront mis en exécution. Avec la crise qu'on vit au niveau de la pandémie, comment allez-vous prioriser l'exécution des travaux qui viendront dans le cadre du PPU?

M. BRUNO COLLIN :

1205 C'est beaucoup lié au phasage, par exemple le déménagement de Molson également de Radio-Canada, puis en reconfiguration du site. Il y a des grandes parties du projet qui vont suivre, du projet au niveau de l'aménagement du domaine public, qui vont suivre le rythme possible du développement de ces deux grands secteurs-là.

1210 Et c'est sûr qu'en termes de hiérarchie et de priorité, on pourrait développer un peu, mais c'est clair que dans l'axe du boulevard Ville-Marie c'est probablement ce qui requiert le plus d'études et de préparation et donc, ce qui arrivera le plus tard dans la hiérarchie des travaux publics.

1215 Les plus petits aménagements du domaine public sont des choses qui pourront se faire plus rapidement, entre autres la rue Sainte-Rose ou des choses comme celle-là. Le boulevard René-Lévesque lui, c'est beaucoup lié aussi au choix du moyen de transport qui va être retenu.

Donc, on n'est même pas sûr et certain que ça sera sur le boulevard René-Lévesque si c'est un autre système.

1220 Je ne sais pas, Christophe, si tu veux...

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

1225 Juste préciser que pour le boulevard Ville-Marie on voudrait profiter du fait que le ministère des Transports va réaliser des travaux pendant 10 ans, de 2020 à 2030, à l'intérieur des tunnels Viger et Ville-Marie. Donc, on voudrait profiter des moments où il y aura peut-être des fermetures ou des réductions de voies pour faire aussi les travaux sur le boulevard Ville-Marie pour profiter de cette section de travaux et à y coller les nôtres pour ne pas juxtaposer les travaux au fur et à mesure.

1230 Donc, il y aura ça et puis comme l'a dit Bruno, les autres gros travaux qui seront réalisés seront à l'intérieur des trois grands terrains en redéveloppement.

Mme CHARLOTTE HORNBY :

1235 J'ajouterais aussi que par contre, dans le secteur existant, dans le Centre-Sud au nord de René-Lévesque, il y a aussi des programmes de réaménagement de rues qui vont être faits au fur et à mesure des besoins. Et en général, on regarde sur les besoins des infrastructures. Donc, si le service de l'eau a besoin d'ouvrir une rue pour aller changer les tuyaux, à ce moment-là on prévoit un réaménagement de rue.

1240 Donc, dans le PPU on liste un certain nombre de rues et de sections de rues qui vont être réaménagées. Donc, c'est à la page 116. Donc, on parle d'éventuellement de la rue Ontario, parce que nous on propose un changement de sens. Donc, c'est des aménagements eux qui ne seront pas trop, qui n'iront pas dans les souterrains, mais en tout cas, c'est un réaménagement de surface.

1245 On parle également de la rue Sainte-Rose, on l'a dit. La rue Atateken, l'avenue De Lorimier, la rue Logan évidemment, puis la rue de Bordeaux, la rue Larivière et la rue de Rouen notamment. Donc ça, ce sont des rues qu'on sait déjà qu'on va devoir intervenir dessus dans les
1250 prochaines années.

LA PRÉSIDENTE :

1255 Puis justement, c'est à cet effet que le citoyen nous demande puisque vous allez faire tout ça, qu'est-ce qui détermine le phasage et comment ils peuvent s'attendre à vivre avec tout ça, ces travaux?

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

1260 Le phasage il est généralement déterminé par l'âge des infrastructures. C'est ça qui fait qu'on évoque souvent le service de l'eau. C'est vraiment en fonction de leur connaissance de l'état des infrastructures souterraines que le phasage peut s'organiser.

1265 Et puis ensuite, s'il y a deux interventions sur des rues parallèles, une à côté de l'autre, bien évidemment on va les phaser une année puis l'autre et ne pas les faire en même temps.

 Donc, c'est tout ça qui est regardé pour essayer de minimiser effectivement les impacts pour les riverains.

1270

LA PRÉSIDENTE :

 Merci.

1275

LE COMMISSAIRE :

 Parce que dans la priorisation des travaux, il y a une priorisation tributaire des ententes que vous avez avec différents partenaires ou d'acteurs concernés. Est-ce que c'est possible de nous faire, d'écrire la liste des acteurs concernés puis l'état d'avancement des discussions que vous avez avec eux?

1280

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

1285 Bien, peut-être brièvement je peux évoquer les deux principaux projets sur lesquels on travaille avec d'autres acteurs. C'est le boulevard Ville-Marie, je l'ai évoqué tout à l'heure avec

1290

évidemment le MTQ. Et puis on en a moins parlé pour l'instant, mais c'est le secteur de la tête de pont du pont Jacques-Cartier où là on a un même partenariat à mettre en place. Non, il a déjà commencé avec PJCCI. Donc, la société des ponts Jacques-Cartier et Champlain qui gère l'infrastructure du pont.

1295

Donc là, aussi, on sait, par exemple, sur l'infrastructure du pont Jacques-Cartier que les travaux sur le pont Jacques-Cartier interviendront après la réalisation des travaux sur le pont tunnel Louis-Hyppolyte-Lafontaine. Donc, s'il y a des travaux à faire sur le pont Jacques-Cartier, majeurs, ça serait après 2023 ou 2024.

LE COMMISSAIRE :

1300

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1305

Alors, maintenant je vais demander à madame Nathalie Monet de nous poser sa première question. Bonsoir.

Mme NATHALIE MONET :

1310

Oui. Bonjour. Voici ma question. En orientant la rue Ontario vers l'ouest et de Maisonneuve également et en sachant que Sainte-Catherine est piétonnière l'été, comment l'arrondissement entend faciliter et sécuriser les transports adaptés. Je conçois que le transport actif soit favorisé, mais je ne vois pas de quelle façon les personnes à mobilité réduite pourront circuler de façon fluide et sécuritaire?

1315

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

1320

Dans l'ensemble des aménagements qui sont prévus, on vient d'évoquer les travaux sur les rues existantes ou sur les nouvelles rues. La question de l'accessibilité universelle,

1325 évidemment elle est très, très en priorité maintenant. Donc, les abaissements de trottoirs, les trottoirs assez larges. On a évoqué dans le PPU non pas des tailles minimales de trottoirs, mais plutôt d'essayer de trouver un juste équilibre entre les largeurs de trottoirs et puis les largeurs de chaussées. Donc, d'essayer d'avoir plutôt 50% de l'espace d'une rue qui est réservé aux piétons par exemple, alors qu'aujourd'hui c'est simplement 30%.

1330 Donc, tout ce qui va concourir à élargir les trottoirs, augmenter le verdissement et mettre des saillies aux intersections va permettre de faciliter la circulation des personnes à mobilité réduite.

Et puis l'élargissement des trottoirs ça permet aussi l'hiver de déneiger plus facilement et d'avoir là aussi une plus grande facilité dans la circulation des personnes en fauteuil roulant.

1335 Et là, par exemple vous avez à l'écran une image qui est celle de la réfection en ce moment de la rue de Rouen. On voit qu'il y a une piste cyclable qui est installée sur la chaussée et il y a aussi de part et d'autre des élargissements de trottoirs. Et puis, on voit de manière, peut-être qu'on ne distingue pas très bien, mais il y a un abaissement de trottoir au niveau des traverses piétonnes pour s'assurer qu'il n'y a aucun obstacle.

1340

Mme CHARLOTTE HORNY :

1345 J'ajouterais aussi que la rue Ontario, ce qui est proposé c'est une mise en sens unique vers l'ouest entre la rue Papineau et la rue Atateken. Par contre, le double sens demeure pour le transport collectif y compris le transport adapté.

1350 Alors, ça veut dire que les autobus continueront à aller vers l'est et vers l'ouest et passer par Ontario. Et donc, s'arrêter aux mêmes arrêts qu'aujourd'hui. Donc, c'était aussi une manière d'enlever le trafic routier pour permettre aux autobus de circuler plus facilement aux heures de pointe, à l'heure de pointe surtout, le soir. Donc, pour ce qui est du transport adapté, le transport collectif, il sera toujours sur Ontario dans les deux sens.

1355 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Est-ce que vous avez une deuxième question, Madame Monet? Madame Monet avait une seule question.

1360

Mme NATHALIE MONET :

Je vous remercie.

1365

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour. Est-ce que madame Francine Joron est avec nous? Alors, on va attendre pour établir la communication, deux petites minutes.

1370

Est-ce que monsieur Philippe Auger est là?

M. PHILIPPE AUGER :

Bonsoir. Est-ce que vous m'entendez?

1375

LA PRÉSIDENTE :

Oui, c'est très bon. Vous êtes avec nous, Monsieur Auger. Alors, vous avez deux questions. Je vous inviterais à poser la première s'il vous plaît.

1380

M. PHILIPPE AUGER :

D'accord. Bonsoir, Madame, bonsoir, Mesdames, Messieurs. Ma première question, en fait je note qu'on a déjà consulté sur ces questions-là, je pense en particulier à la consultation 2006 sur les terrains de Radio-Canada. On a fait des consultations publiques. On a longuement discuté de tout ça, et à l'époque on parlait d'augmenter la, de déroger au règlement d'urbanisme pour augmenter la limite de hauteur de 30 à 44 mètres.

1385
1390

1395 Aujourd'hui, je regarde la carte qui est proposée par la commission, puis je vois des augmentations de 45 mètres, ce qui avait été établi à l'époque à 65 mètres et dans certains cas, pour certains secteurs à 80 mètres de hauteur. J'essaie de comprendre puis je vois ailleurs sur la carte, par exemple les terrains Molson où on parle de 25 mètres de limite de hauteur à 80 mètres encore là, puis j'essaie de comprendre pourquoi est-ce qu'on ne se tient pas aux hauteurs maximales qui avaient été établies à cette époque-là?

LA PRÉSIDENTE :

1400 Alors, si quelqu'un de la Ville peut répondre?

M. BRUNO COLLIN :

1405 Pour le projet de Radio-Canada, entre autres la hauteur effectivement était de 44, 45 mètres. Mais la densité elle, elle était de 9. La densité de construction c'est assez déterminant sur l'impact d'un bâti dans la Ville. Puis la hauteur n'y change pas nécessairement rien. Prenez l'exemple typique c'est la place Bonaventure qui a une densité de 12 et qui est équivalente à la densité de l'îlot de la place Ville-Marie.

1410 Or l'îlot de la place Ville-Marie, il y a beaucoup d'espaces libres. Tandis que l'îlot de la place Bonaventure bien il y en a sur le toit effectivement, mais autrement c'est assez imposant, dans les deux cas c'est assez imposant. C'est des densités de 12.

1415 Ici, dans ce qu'on fait la densité elle est diminuée à 6 et à 7 dans le périmètre qui correspond au bâti souterrain possible, parce que vous savez que l'ancienne maison de Radio-Canada elle est principalement souterraine. Alors, il y a une cavité d'environ, en moyenne 15 mètres de profond sur l'ensemble du périmètre du site et évidemment, ça ne va pas être comblé. La nouvelle construction va devoir tenir compte de, comment dire, de cette possibilité, cette nécessité d'utiliser cette espace-là pour construire. La difficulté va être de trouver une fonction, c'est autre chose.

1425 Alors donc, l'idée d'apporter une hauteur plus grande ici, c'est accompagné d'une série de paramètres et de mesures qui visent à permettre une densité moyenne plus adaptée à une qualité de rue, d'espace public en général. Plutôt que d'avoir un bâti qui est très, très dense ou qui a une certaine hauteur, mais de façon très continue partout, le fait d'avoir la possibilité de monter plus en

1430 hauteur ça permet une plus grande variété. Et on a des paramètres très particuliers qui n'existaient pas non plus dans le temps, de 2006, du premier projet de Radio-Canada et qui visent à contenir les constructions en hauteur dans une espèce de ceinture qui fait que c'est des étages types plus étroits. C'est-à-dire que les parties en hauteur doivent respecter une implantation plus limitée.

1435 Alors, nous on parle de 650 à 750 mètres carrés par étage pour tout ce qui est construit au-delà de 10 étages. Ça veut dire que tout ce qui est construit en hauteur doit être de faible implantation, doit être en retrait de la rue et en fait, l'idée c'est d'avoir le moindre impact possible au niveau de l'ensoleillement, des vents et de tous ces aspects-là.

1440 Et ça permet d'avoir un corps de bâtiment qui donne sur la rue, qui est plus à l'échelle traditionnelle du Vieux Montréal et du quartier Centre-Sud.

LA PRÉSIDENTE :

1445 Alors, maintenant vous pouvez poser votre deuxième question?

M. PHILIPPE AUGER :

1445 Excusez-moi. Est-ce que vous m'entendez?

LA PRÉSIDENTE :

1450 Oui.

M. PHILIPPE AUGER :

1455 C'est parce que j'ai eu un petit problème de micro. Je comprends et je vous remercie, je remercie, je pense, c'est monsieur Collin. Je vous remercie pour votre réponse et je comprends ce que vous dites, mais n'empêche qu'en termes de paysage, en termes de la Ville, ce qu'on va voir au quotidien change par rapport à ce qu'on a vu, à ce qu'on a proposé en 2006. En 2006, on proposait un projet qui était beau, qui se raccordait, après de nombreuses consultations, qui se raccordait avec le village.

1460 Puis là, on voit déjà des publicités apparaître de tours en...

LA PRÉSIDENTE :

Je vais vous demander...

1465

M. PHILIPPE AUGER :

Ma question, si je peux poser une question très directe puis je pense que ce que beaucoup de citoyens craignent en ce moment, c'est qu'on va voir une prolifération de tours Solano. On a vu déjà plusieurs tours de ce type-là construit dans le Vieux-Montréal, on parle d'un quartier de pierre grise de deux à trois, à quatre étages du 19^e siècle dans lequel on a construit des tours en verre de 65 mètres. Et ce qu'on voit dans le plan des hauteurs que vous proposez là, c'est des hauteurs de 65 et de 80 mètres, c'est-à-dire à peu près...

1470

1475

LA PRÉSIDENTE :

Je vais vous demander, Monsieur...

1480

M. PHILIPPE AUGER :

...80% de la hauteur de la tour de Radio-Canada.

1485

LA PRÉSIDENTE :

Je vais vous demander, Monsieur, de poser votre question. Je comprends très, très bien votre point de vue, mais il faudrait poser la question.

1490

M. PHILIPPE AUGER :

Merci, Madame. Je vous assure que ça fait absolument partie de la question. La question est tout simplement, est-ce que ce qu'on projette de construire va ressembler aux tours Solano? Est-ce que ça va ressembler en termes de matériaux, en termes extérieurs, en termes d'usage et surtout en termes de hauteur? Et est-ce que vous pensez que les citoyens de Montréal sont

1495

d'accord avec la construction d'une nouvelle flottée de tours Solano? Je crois que non, mais je vous remercie beaucoup pour votre temps et votre réponse.

LA PRÉSIDENTE :

1500

Merci.

M. BRUNO COLLIN :

1505

Est-ce que c'était une question?

LA PRÉSIDENTE :

1510

Je vais résumer la question. Est-ce que ça ressemble à...

M. BRUNO COLLIN :

1515

... non, mais l'objectif ce n'est pas, c'est effectivement d'avoir au niveau du traitement, d'avoir quelque chose qui est quand même différent. Mais l'objectif c'est de densifier également, jusqu'à un certain point. À l'échelle un peu de ce qu'on retrouve dans le Vieux-Montréal, dans la partie faubourg des Récollets peut-être ou au Nord du Vieux-Montréal. Le modèle n'est pas nécessairement Griffintown, en fait pas vraiment Griffintown.

1520

Au niveau, je dirais de l'implantation sur la rue, ça ressemble un peu à Solano ce qui est visé, mais ici, ce qui est recherché c'est surtout d'avoir un bâti qui a une relation forte à la rue. Solano ne l'a pas toujours. Au niveau de la hauteur, en fait ça, c'est tout lié. Si on veut avoir une certaine densification du secteur, il faut trouver une manière de le faire qui soit adaptée au milieu, qui soit le plus possible. Et c'est ce qu'on cherche à faire.

1525

LA PRÉSIDENTE :

1530

Puisque vous l'avez mentionné, je voudrais juste revenir là-dessus. En quoi, parce que c'est une question qui revient souvent avec les citoyens. En quoi, en quelques mots sera différent de Griffintown cette proposition de cadre bâti?

M. BRUNO COLLIN :

1535 Bien, entre autres, justement au niveau de la relation, c'est-à-dire que quand vous longez une grande conciergerie par exemple, un bâtiment qui comporte, disons une centaine de logements, un grand bâtiment et qu'il y a une seule porte d'entrée, ça veut dire que tout le tour sur les rues alentour il n'y a pas de relation à la rue.

1540 L'idée ici c'est que toutes les nouvelles constructions, tout logement entre autres ou établissement qui est au niveau du rez-de-chaussée devra avoir son accès direct afin d'animer puis de créer l'auto, comment dire, l'auto surveillance du domaine public. Comme on retrouve partout ailleurs dans la ville, dans les quartiers habités du moins, dans les quartiers où il y a une certaine masse critique de résidents et d'usagers.

1545 Alors, ce qui est recherché c'est donc ça, ce n'est pas au niveau visuel. Ça, c'est au niveau de la qualité de l'espace. Mais au niveau du traitement architectural, tout ça, ce qui est recherché également c'est une certaine diversité. Et comme on a dit plus tôt également des traitements plus de maçonnerie, de briques, de matériaux qui sont plus dans l'ordre de la continuité du quartier plutôt que des tours de verre. On a parlé de tours de verre, ça, ça ne va pas dans le sens, ne serait-ce qu'au niveau de l'économie d'énergie des bâtiments. Ça ne va pas dans
1550 le sens des orientations proposées ici.

LE COMMISSAIRE :

1555 Je ne suis pas sûr de comprendre, en fait je ne suis pas sûr que ça réponde à la question de pourquoi on veut augmenter davantage les hauteurs. J'ai entendu ce que vous avez dit puis en fait, ma question ça serait, en quoi on ne peut pas atteindre votre objectif sans hausser à ce point les hauteurs?

M. BRUNO COLLIN :

1560 Bien, c'est parce qu'on ne peut pas construire des logements en souterrain. Si on veut avoir 10 000 logements dans un territoire qui a déjà occupé une population plus importante historiquement que celle qu'on aura avec ce projet-là. Parce que c'est ça aussi, on occupe plus d'espace en tant qu'humain qu'avant. Donc, ça prend plus de logements pour avoir une population
1565 équivalente à ce qu'on retrouve dans un milieu urbain en général.

1570 Et puis on veut avoir des grands espaces publics, des grands espaces verts, tout ça. Bien en contrepartie, il faut qu'il y ait une certaine densité autour. Puis là, on ne parle pas d'une densité typique du centre-ville, on parle d'une densité moyenne. Vous savez, ça varie de 3 à 12 au centre-ville, et puis là on parle de 6 en termes de densité moyenne dans le quartier à requalifier, dans le secteur à requalifier, on s'entend.

Bien voilà.

1575 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

LE COMMISSAIRE :

1580 Je comprends. Merci.

M. OLIVIER LÉGARÉ :

1585 On reproche souvent à Griffintown à tort ou à raison de ne pas s'attacher, d'avoir été un peu une déconnexion par rapport à ce qu'il y avait à l'origine. Et là, maintenant, on voit à l'écran, il y a des éléments, il y a un travail sur premièrement la relation avec le fleuve en dégageant des vues axiales. Il y a un travail aussi, des vues sur des éléments emblématiques comme le pont Jacques-Cartier, l'église Saint-Pierre-Apôtre ou la Biosphère. Chaque élément est attaché à l'historique du milieu.

1590 Donc, c'est dans ce sens-là. Il n'y a pas vraiment, on est encore dans une continuité qui est, comme vous l'avez compris, l'objectif du PPU, entretenir cette continuité-là avec le passé.

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

1595 Excusez-moi, par rapport à Griffintown aussi, un des éléments qu'a déjà mentionné Bruno c'est qu'on va être sur des îlots ouverts et ça, c'est valable aussi par rapport au Solano. Le Solano, on l'a dit, les quatre côtés sont fermés. Là, les côtés sont ouverts. Donc, pour pouvoir arriver à ça, il faut aussi permettre plus de hauteur des fois pour avoir ce type de geste architectural là. Donc
1600 ça, c'est un premier élément.

1605 Le second, c'est que par rapport à Griffintown, dans Griffintown on est sur des rues souvent assez étroites avec des hauteurs de bâtiment importantes. Nous, ici on a l'avantage d'avoir à la fois le fleuve, le boulevard Ville-Marie et puis le boulevard René-Lévesque qui sont des grands très axes. Et on a voulu aussi sur ces grands axes trouver un rapport entre la largeur de ces rues et puis la hauteur des bâtiments. Ça, c'est l'autre point.

1610 Puis enfin, le dernier c'est qu'on va être dans quelque chose d'assez unique, c'est-à-dire que sur près d'un kilomètre de long, on va créer des nouveaux bâtiments un peu comme dans les villes nouvelles. Et un des effets qu'il y a eu dans des exemples passés, c'est que quand on mettait une seule hauteur, tous les promoteurs se mettaient à cette hauteur-là et tous les bâtiments ont la même hauteur.

1615 Et donc là, on a voulu aussi résonner en termes de paysage urbain et d'axes. Et donc, de proposer des hauteurs différentes d'où l'évolution par rapport à 2006 qui consiste à avoir 65 mètres à un endroit et 80 mètres à un autre, et ensuite 45 par 25.

LA PRÉSIDENTE :

1620 D'accord. Merci. Je vais demander à Louis-Alexandre de nous dire qui sera la prochaine personne pour que j'appelle la bonne personne.

M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :

1625 Le prochain intervenant sera monsieur Stéphane Turgeon.

LA PRÉSIDENTE :

1630 Alors, bonsoir, Monsieur Stéphane Turgeon. Vous avez deux questions, je vous inviterais à poser à votre première question.

M. STÉPHANE TURGEON :

1635 Bonsoir. Ma première question concerne le complexe communautaire LGBTQ+. À la page 30, on parle de démarches entamées à ce niveau-là. Donc, je me demandais où on était rendu à

ce niveau-là, considérant que présentement il y a une concentration d'organismes dans l'îlot Alexandre-DeSève qui est abrité dans un bâtiment patrimonial qui est en mauvais état.

LA PRÉSIDENTE :

1640

Merci.

1645

Mme CHARLOTTE HORNY :

1650

Oui. Bien déjà, en 2019 ce qu'on annonçait en fait dans le PPU c'est qu'il y a eu une consultation de l'ensemble des acteurs et des organismes de Montréal LGBTQ+, pour savoir un peu quels étaient les besoins, ce à quoi ils s'attendaient, et cetera, puis quel rôle pouvait jouer la ville de Montréal pour arriver un peu à soutenir ces organismes-là.

1655

Ce rapport a été déposé au mois de février, il me semble, 2020. Et une des choses c'est que ça a été mentionné que la Ville pourrait aider, soutenir, accompagner les groupes LGBTQ+ à ouvrir un centre communautaire pour héberger leurs activités.

1660

Depuis il y a une table de concertation incluant les différents groupes qui s'organisent en ce moment, qui sont en train de se former, de se rassembler déjà, parce qu'il y avait aussi un besoin de rassemblement entre les organismes et auquel la Ville participe. Et donc, bien, il va s'en suivre là, la recherche d'un site. La Ville les accompagne dans cette démarche-là.

Je ne sais pas si on a besoin de compléter ma réponse. Ça va. Donc, voilà.

LA PRÉSIDENTE :

1665

Merci beaucoup. Je vous inviterais à nous poser votre deuxième question, si vous êtes toujours en ligne.

M. STÉPHANE TURGEON :

1670 Oui. Donc, peut-être je n'aurai pas plus de détails. C'est sûr que j'aurais aimé savoir où on est plus présentement dans les démarches.

1675 Sinon, ma deuxième question était, je crois que c'est monsieur Auger qui parlait des hauteurs. Moi aussi, je suis un peu concerné par la section de 80 mètres particulièrement. Parce que visuellement, si on compare au CHUM qui a 80 mètres aussi et qui crée un mur noir qui sépare le centre-ville et le secteur des Faubourgs. La section de 80 mètres qui serait sur le site de Radio-Canada créerait aussi un mur entre le secteur des Faubourgs et les rives, malgré les passages prévus.

1680 Donc, la question serait est-ce qu'on considérerait diminuer la densité de ce secteur pour diminuer la hauteur à ce moment-là?

LA PRÉSIDENTE :

1685 Merci. Alors, je demanderais à la Ville?

M. BRUNO COLLIN :

1690 En fait, entre le CHUM et ce qui est proposé, bien que la hauteur soit la même, c'est très différent. Je veux dire, même Parthenais qui est un bâtiment d'assez grande hauteur qui n'est pas loin dans le quartier. C'est quelque chose qui est également très différent, parce que ce sont des bâtiments de plus grande densité. Le CHUM c'est un bâtiment de très grande densité. Ça veut dire qu'il monte à 80 mètres, mais de Viger à René-Lévesque.

1695 Là, on parle de *floor plate* de 650 mètres carrés pour tout ce qui est au-dessus de 10 étages. Ça veut dire c'est des constructions qui sont étroites, qui sont fines. Mais la densité de façon générale elle est basse. Alors, comme on l'a expliqué tantôt, si on peut avoir plus haut quelque part, il va falloir que ça soit plus bas ailleurs, parce que c'est des vases communicants. On parle d'une superficie de plancher fixe de tant de pieds carrés. Puis l'idée de mettre plus de hauteur ça permet de l'utiliser différemment.

1700 En fait, c'est un paramètre qui en bout de ligne qui se trouve - dans le cas de ce qui est proposé ici - être un paramètre d'architecture. Ça offre plus de possibilités et puis c'est ça.

1705 Mais on a mis des contraintes importantes. Le fameux *floor plate* maximal, c'est une contrainte très importante puis qui ne va pas du tout dans le sens de ce qu'on voit couramment au centre-ville. On a dit 650 mètres carrés. Je ne sais pas, une tour récente qui est connue.

1710 Le Zénith c'est un exemple, en fait un bon exemple dans le sens que c'est un petit bâtiment qui vient d'être construit. Bien, peut-être l'emplacement n'est pas l'idéal, mais la forme elle ressemble à ce qu'on recherche. C'est sur Saint-Hubert près de De Maisonneuve, juste à côté de la place Dupuis. Une nouvelle tour qui a été construite puis elle est très, très fine, elle est très étroite.

1715 Alors, c'est un peu l'idée et comme on disait tantôt, si on peut monter plus haut, il faut descendre plus bas pour le même bâtiment. Alors donc, ça permet une plus grande diversité et ça va éviter d'avoir un alignement de bâtiments tous pareils à la soviétique. C'est vraiment ce qu'on essaie d'éviter.

1720 Et c'est d'ailleurs ce qu'on retrouve un petit peu dans Griffintown en passant. Les bâtiments ont des architectures variées. Il y en a des mieux, des moins... enfin ça, c'est une question de goût aussi. Mais ils sont tous à peu près de la même hauteur. Ils sont tous à peu près du même gabarit et c'est ce qu'on essaie de changer et de faire différemment ici. Et c'est pour ça qu'on a introduit des hauteurs plus grandes.

1725 Donc, la hauteur ne doit pas être, comment dire, confondue avec la densité. La hauteur n'est pas en soi un problème. Il y a des éléments en hauteur qui sont unanimement reconnus comme étant merveilleux. La hauteur en soi ce n'est pas le problème. C'est la manière qu'on l'utilise, c'est la manière qu'elle est mise en oeuvre.

1730 **LA PRÉSIDENTE :**

1735 Pour aider les citoyens à mieux visualiser ces différentes choses dont vous parlez, j'allais vous demander si vous aviez des exemples de tours fines pour que les gens les voient. Mais vous avez dit, le Zénith. Et pour comparer quand les gens disent : espérons que ça ne ressemble pas au CHUM, on parle à peu près de combien de mètres carrés par plancher au CHUM, pour faire la différence?

M. BRUNO COLLIN :

1740 Au CHUM? Bien là, j'ai dit 650 pour les tours ici, mais dans le cas du CHUM on parle d'environ 10 000. On n'est pas du tout dans la... C'est complètement autre chose, là.

LA PRÉSIDENTE :

1745 C'est pour que les gens puissent voir la différence.

Mme CHARLOTTE HORNBY :

1750 Au CHUM la densité c'est de... Là, on parle, nous, d'une densité de 6 en général alors qu'au CHUM?

M. BRUNO COLLIN :

1755 Je ne m'en souviens pas. C'est au-delà de 9. C'est 9.

LA PRÉSIDENTE :

1760 C'était pour que les citoyens puissent visualiser la différence entre des tours fines puis des tours moins fines.

LA COMMISSAIRE :

Je veux simplement, Monsieur, à la question de l'étape pour le centre communautaire.

1765 **Mme CHARLOTTE HORNBY :**

1770 Oui. Bien, en fait, il y a des démarches. En fait, il peut se renseigner aussi, parce que ça se passe autant dans la communauté qu'à la Ville, puis je dirais même plus du côté de la communauté. Les organismes, en fait se sont regroupés en OBNL, l'OBNL dont le nom m'échappe, mais l'OBNL Centre communautaire LGBTQ+.

Donc ça, c'est une première étape pour exister en tant que regroupement. Et là, maintenant les démarches pour trouver un site, mais là, c'est des démarches d'ordre privé,

1775 puisqu'il y a du démarchage pour trouver un bâtiment puis des négociations avec les propriétaires.
Puis ça, c'est la prochaine étape, trouver l'endroit, le site.

LA COMMISSAIRE :

Merci.

1780

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Louis-Alexandre, vous nous appelez notre prochain intervenant.

1785

M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :

Le prochain intervenant sera monsieur Jean-Michel Grignon. Alors, est-ce que nous avons monsieur Jean-Michel Grignon avec nous?

1790

M. JEAN-MICHEL GRIGNON :

Oui. Bonjour tout le monde. Est-ce que vous m'entendez?

LA PRÉSIDENTE :

1795

Alors, je vais vous demander de poser votre première question.

M. JEAN-MICHEL GRIGNON :

1800

O.K. Parfait. C'était une question à propos du patrimoine bâti existant dans le Faubourg. Est-ce qu'il va y avoir des provisions qui vont être mises en place pour empêcher les démolitions par négligence et forcer les propriétaires récalcitrants de simplement négliger leurs immeubles jusqu'à tant qu'on soit obligés de les démolir. Puis aussi, d'empêcher les promoteurs d'avoir recours au façadisme dans des futurs projets, qui selon moi est une démolition déguisée.

1805

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, pour la Ville?

1810 **M. OLIVIER LÉGARÉ :**

Bien, il y a plusieurs dimensions, ne serait-ce que dans les questions de contraintes pour les accidents fâcheux comme on a vu récemment dans le Plateau au Rapido pour ne pas le nommer.

1815 Dans l'arrondissement Ville-Marie, chaque fois qu'un bâtiment fait l'objet d'une transformation ou d'une démolition, donc une démolition au sens de l'arrondissement Ville-Marie c'est retirer 40% du volume d'un bâtiment. L'arrondissement peut et la plupart du temps le fait, impose une garantie bancaire d'un ordre qui s'applique sur la valeur du terrain autant qu'à la valeur du bâtiment.

1820 Donc, dans certains cas c'est toujours des montants... la valeur du terrain est toujours plus élevée que la valeur du bâtiment existant. Donc ça, c'est très contraignant. On parle de sommes très élevées qui vont au-delà de la question de l'amende en tant que telle.

1825 Ensuite, pour la question du façadisme, j'ai évoqué un peu plus tôt la hauteur conditionnelle. Je ne sais pas si monsieur Collin vous voulez développer, s'il vous plaît.

M. BRUNO COLLIN :

1830 Oui, je pense que la question concerne plus particulièrement le bâti traditionnel du quartier. En fait, c'est pour ça, sans rentrer dans cet exemple-là, c'est un fait - oui on a à l'écran d'ailleurs l'inventaire qui a été fait pour le PPU.

1835 C'est vrai que tous les outils qu'on a sur la table dans le projet de PPU sont plus des outils traditionnels et c'est vrai qu'il faut commencer à développer de nouveaux outils, mais pas que pour le quartier des Faubourgs, c'est sur l'arrondissement en général. Puis en fait, tous les arrondissements probablement, on pourrait dire des quartiers centraux. Des outils plus agressifs au niveau d'assurer l'entretien des bâtiments qui ont un intérêt au niveau patrimonial.

1840 Pour ce qui est du façadisme, c'est effectivement des opérations qui se font dans des cas de démolition, et ce sont toujours, en tout cas dans Ville-Marie, quand une façade est conservée, c'est à la suite d'une démolition. Ça fait que c'est une autre histoire.

1845 Nous, on n'a pas de disposition spécifique au quartier.

1850 **M. OLIVIER LÉGARÉ :**

1855 Non, mais on peut ajouter quand même que l'ensemble, vous le voyez, une des principales raisons qui engendre des démolitions c'est les densités trop élevées pour autoriser sur un bâtiment. Donc, la majeure partie du territoire qui faisait l'objet d'une densité un peu trop élevée, comme on le voit un peu à proximité... excusez-moi, donc, ici, au Sud de René-Lévesque. On a abaissé la densité à 3 pour la rendre égale à la densité réelle du bâti. Donc, freiner la pression. La même chose ici, autour de la rue Ontario.

M. BRUNO COLLIN :

1860 C'est ça. En fait, de façon générale la négligence face à un bâtiment ancien, souvent c'est liée à l'incitatif d'un zonage qui est trop fort et qui laisse entrevoir la possibilité de faire quelque chose de plus rentable sur un terrain.

1865 Alors, c'est pour ça que dans tout le territoire existant, on a essayé de les maintenir assez basses, les plus basses possibles en fait, les densités.

1870 Il faut dire que cette problématique-là que monsieur soulève elle concerne donc plus que le territoire du quartier et on est actuellement en train de, je parle de la Ville de Montréal, de faire refaire le plan d'urbanisme. Et c'est probablement, je dirais que c'est un des grands enjeux de la planification en cours actuellement, au niveau des quartiers centraux.

Bien, j'encourage évidemment tout le monde à regarder ça de près.

1875 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Alors, maintenant, Monsieur Grignon, vous pouvez poser votre deuxième question.

M. JEAN-MICHEL GRIGNON :

1880

Oui. Ma deuxième question, ça avait rapport à la descente du Pont Jacques-Cartier pour arriver sur l'île de Montréal. J'ai vu dans le PPU, j'avais de la misère à voir, ce n'était pas trop clair. C'est peut-être moi qui le regardais mal, mais c'est-tu bel et bien des passages piétonniers qui vont partir Disraeli pour se rendre dans le parc? Puis si c'est le cas, est-ce qu'il y a des ententes avec la Société des ponts Jacques-Cartier, parce que ça va causer des enjeux de trafic sur le pont si on rajoute des lumières là ou c'est moi qui a mal vu ce qui était affiché sur les dessins?

1885

LA PRÉSIDENTE :

1890

Merci. Je vais demander à la Ville d'expliquer.

M. BRUNO COLLIN :

1895

En fait, c'est une superposition. Les passages sont de plain-pied au sol et le pont passe, en fait la bretelle du pont passe au-dessus. Alors, c'est des passages couverts. Ah, Disraeli, excusez. C'est une des quatre intersections ajoutées effectivement.

1900

En fait, le croquis à l'écran, je suppose qu'on peut le voir, montre en oranger les bretelles actuelles du pont. Le pont où il se termine et où il commence c'est Ontario et De Maisonneuve. Et l'idée c'est de restreindre l'accès du pont à l'avenue De Lorimier et à l'avenue Papineau. Donc, de ramener ça le plus serré possible, peut-être que c'est plus proche de ce que c'était à l'origine d'ailleurs de la construction du pont.

1905

Et se faisant, donc effectivement il y aurait un feu de circulation à Disraeli, un à Fullum sur Papineau et sur De Lorimier et un à la Fontaine pour accéder au pont. Ce qui est déjà le cas pour Lafontaine. Logan, Logan, oui.

LE COMMISSAIRE :

1910

Et ça, c'est conditionnel à une entente avec la Société?

M. BRUNO COLLIN :

1915

On est complètement, à Montréal. Je veux dire le pont Jacques-Cartier, la Société des ponts, son territoire ou sa propriété se termine aussitôt qu'elle arrive au sol pratiquement, techniquement j'entends. Mais c'est sûr qu'on travaille, on va travailler conjointement complètement. Il faut trouver travailler ensemble là-dedans.

1920

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

Juste un complément à ajouter. Effectivement, puis le schéma le montre bien, c'est qu'au lieu que les voitures finalement le matin et le soir attendent sur les avenues De Lorimier et Papineau. Là, avec ces intersections-là l'objectif c'est que les voitures attendent davantage sur le pont et que les avenues Papineau et De Lorimier et les autres avenues autour et les rues retrouvent une vocation plus locale, entre guillemets, avec davantage d'intersections plus proches des unes des autres pour permettre les mouvements des piétons, des cyclistes et autres.

1925

LA PRÉSIDENTE :

1930

Merci. Maintenant, je vais vous demander votre deuxième question. Mon collègue de me dire qui sera en ligne prochainement.

M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :

1935

Le prochain intervenant sera monsieur Justin Rosenberg.

LA PRÉSIDENTE :

1940

Alors, Monsieur Rosenberg. Bonsoir.

M. JUSTIN ROSENBERG :

1945

Bonsoir, Madame la présidente. Ma question c'est vraiment similaire que le dernier ici, c'est au sujet de la mobilité pour les automobiles en direction est. Avec le changement de sens d'Ontario, il y aura plus de pression sur René-Lévesque et Sherbrooke. Il n'y a pas beaucoup d'informations dans le PPU pour qu'est-ce qui est les changements pour améliorer la mobilité du pont du centre-ville.

Est-ce qu'il y a de l'information que vous pouvez donner?

1950

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

Excusez-moi, je n'ai pas compris toute la question. Je suis désolé.

1955

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous pouvez répéter la question, peut-être juste un peu plus lentement. Nous avons mal compris la question. You can ask your question in English if you want.

1960

M. JUSTIN ROSENBERG :

Okay, that is what I am going to do. My question is really: what are the plans to facilitate automobiles to go from downtown to the bridge? To the Jacques-Cartier bridge. With the changing of Ontario to only go to the West direction, there is going to be more pressure on René-Lévesque and Sherbrooke and I don't see anything in the PPU to explain how they are going to ameliorate the traffic that is already there on Sherbrooke and Papineau, especially in the afternoon heading East. What is the plan for cars?

1965

LA PRÉSIDENTE :

Ça va. Comment vous allez gérer le trafic qui existe déjà Sherbrooke, Ontario, Papineau. Il y a vraiment un trafic. Et on comprend mal dans le plan où va ce trafic-là.

1970

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

Bien, ce qui était ressorti de l'ensemble des consultations qu'il y a eu dans les années précédentes, c'est que l'ensemble de ce secteur-là, l'ensemble des citoyens qui habitent là souffrent de la présence justement de l'automobile et d'une trop forte présence de l'automobile sur un certain nombre d'axes, et sur trop d'axes.

1975

1980

Donc, l'un des objectifs du PPU ce n'est pas forcément d'avoir une augmentation de la fluidité de la circulation, mais pour autant on ne dit pas qu'il y a moins de voitures qui peuvent venir dans le centre-ville. On dit juste que c'est compliqué d'une certaine manière de considérer que les

1985 rues sont dimensionnées en fonction de l'heure de pointe du matin ou de l'heure de pointe du soir, c'est-à-dire maximum deux heures par jour, versus 22 heures où les besoins ne sont pas les mêmes et où pour autant l'aménagement a été réalisé pour les automobilistes.

1990 Donc, l'un des objectifs du PPU c'est cette priorisation dont j'ai parlé tout à l'heure, c'est-à-dire de donner plus de place aux piétons, aux cyclistes et aux transports collectifs, ce qui ne veut pas dire plus aucune place à l'automobile. Ça veut dire simplement qu'on veut prioriser davantage l'espace de la rue pour qu'il y ait plus de place pour les piétons et les cyclistes.

1995 L'autre point, c'est qu'on veut accroître aussi la question de la sécurité et les intersections ou les axes les plus accidentogènes de l'arrondissement ce sont les axes de René-Lévesque et puis de la rue Ontario à hauteur du Pont Jacques-Cartier. Et on l'a dit dans la vidéo sur la mobilité, ce qu'on demande aux automobilistes c'est d'attendre un peu plus longtemps dans leur automobile pour accéder peut-être sur l'île, mais ça n'est pas de ne plus le faire.

2000 Donc, oui il y a peut-être plus de contraintes au moment de l'heure de pointe, mais c'est aussi un moyen en réaménagement les rues comme ça de pouvoir régler les problèmes de sécurité tout au long de la journée parce qu'on aura des axes qui seront moins larges pour être traversés par exemple par les piétons.

Mme CHARLOTTE HORNBY :

2005 On peut peut-être aussi ajouter. On a fait faire une étude en fait pour régler cette question de l'accès au pont par Ontario. Et donc, comme on disait, c'est un gros générateur de nuisance. Puis l'étude quand on a regardé pour un sens unique vers l'ouest pour les automobiles, ce qui est ressorti de cette étude-là de circulation, qui est disponible sur le site de l'OCPM, c'est que le report des autos qui se ferait effectivement sur Sherbrooke ou René-Lévesque par exemple ou via même l'autoroute Ville-Marie, c'est un report qui représentait, moi je n'ai pas les chiffres en tête, mais c'était assez minime parce que la rue Ontario c'est impressionnant la file le soir pour s'en aller vers l'est. Mais finalement, ce n'est pas tant d'autos que ça, c'est juste que ce n'est pas des autos à la bonne place, mettons.

2015 Donc, finalement ce report-là ne serait pas si majeur que ça sur les... ce n'est pas comme si on fermait boulevard René-Lévesque par exemple. Donc, je ne sais pas si c'est compréhensible ce que je dis, mais voilà.

2020 **M. BRUNO COLLIN :**

2025 Ce n'est pas tant une amélioration de la fluidité routière qui est recherchée en bout de ligne qu'un transfert modal un peu. On sait qu'il y a un certain pourcentage de gens, mais ce n'est pas pour tout le monde le transfert modal, mais il y a un pourcentage quand même notable de gens qui peuvent, pour certains types de déplacement, prendre davantage le transport en commun. Évidemment, l'offre de transport en commun doit être augmentée.

2030 Je parle de ça, parce que le transport en commun en particulier, parce qu'on parle du projet quartier. Donc, on parle de distances plus grandes. Ça ne se fait pas nécessairement en vélo. Donc, l'amélioration du transport en commun est liée aussi à ces réaménagements-là de façon générale.

LA PRÉSIDENTE :

2035 Mister Rosenberg, was that clear for you? Do you have a second question?

M. JUSTIN ROSENBERG :

The second question is: is there a limit on the noise aloud; is there a limit on noise?

2040 **LA PRÉSIDENTE:**

Could you be a bit more specific, so limit on noise where?

M. JUSTIN ROSENBERG :

2045 On construction noise. On noise from construction.

2050 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'il y a des limites de bruit sur les sites de construction?

M. BRUNO COLLIN :

2055

Bien, en fait il y a des heures où le bruit n'est pas toléré. Il y a des heures puis on a un règlement sur le bruit. Donc, il y a des limites de bruit effectivement. Ça, je ne sais pas si monsieur voulait dire dans le cadre du projet ici.

2060

LA PRÉSIDENTE :

Mais sûrement dans le cadre de toute la construction qui sera induite par le projet. Est-ce que peut-être ça serait possible de nous fournir une petite note sur ce qui existe comme encadrement?

2065

M. BRUNO COLLIN :

Oui. En fait, on pourrait donner le règlement sur le bruit.

2070

M. OLIVIER LÉGARÉ :

J'aimerais juste ajouter que l'ensemble comme le disait mon collègue plus tôt, les travaux, l'ensemble, le gros du chantier, le coeur du chantier se fait dans un milieu dans lequel en ce moment il y a des stationnements et des industries et des bretelles d'autoroute. Donc, je pense que l'impact sur la population actuelle va être limité.

2075

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2080

LA COMMISSAIRE :

2085

Je voulais juste une précision. Quand vous dites avec le changement pour l'accès au pont Jacques-Cartier. Vous avez dit qu'on s'attend que les gens vont attendre sur le pont plutôt que dans les rues. Est-ce qu'il y a des études qui démontrent... j'ai un petit peu de la difficulté à

2090 comprendre comment ça va se faire sur le pont quand actuellement nous avons un pont où les gens pourraient attendre.

Je n'ai pas tout à fait compris comment ça fonctionne.

M. BRUNO COLLIN :

2095 C'est déjà le cas, remarquez bien. C'est déjà le cas. Le matin, nous, on travaille à la place Dupuis, quand on travaillait à la place Dupuis j'entends, on pouvait le voir de la fenêtre. Je ne sais pas si c'est encore le cas aujourd'hui.

2100 Mais en général quand il y a des attentes, elles sont déjà sur le pont. C'est juste que l'idée, c'est de la contenir strictement sur le pont plutôt que de prolonger la dynamique du pont jusqu'à la rue Ontario.

2105 C'est vraiment l'idée de le contenir davantage à l'intérieur de la structure. Techniquement, il n'y a pas nécessairement d'impact notable. Ça va prendre le même temps pour le traverser.

LA COMMISSAIRE :

2110 Mais le soir, quand les gens attendent sur la rue Ontario, sur la rue Sherbrooke puis sur Papineau... ils seront toujours dans le... en tout cas c'est l'hypothèse que j'ai un petit peu de difficulté à comprendre.

M. OLIVIER LÉGARÉ :

2115 Ils vont attendre effectivement aux mêmes endroits, sauf qu'il va y avoir de nouvelles intersections qui vont permettre aux piétons et aux gens du quartier de traverser les rues.

LA COMMISSAIRE :

2120 O.K. Alors, ce n'est pas vraiment des études qui ont démontré qu'avec ces changements les gens seront moins dans les rues qu'auparavant, c'est ça?

M. OLIVIER LÉGARÉ :

2125 Le trafic du matin qui vient, le navettage du matin qui vient en majeure partie de la Rive-Sud, lui va être contenu sur le pont, parce que les lumières vont être avant. Mais le trafic de l'après-midi qui rentre vers la Rive-Sud et qui passe à travers les rues de la Ville, lui va être aux mêmes endroits sauf sur Ontario bien entendu. Mais il va y avoir des intersections qui vont permettre aux gens de circuler.

2130 **M. BRUNO COLLIN :**

2135 Le dimanche soir, le dimanche en fin d'après-midi, dimanche soir, allez voir. Là, vous allez voir que les voitures sont une derrière l'autre sur quatre, pratiquement trois voies pleines de Ontario jusqu'au tablier du pont. Et puis, à partir d'Ontario ça se dégage. Mais le premier arrêt il est à Ontario. Mais là, l'idée c'est d'amener le reste, de le conserver sur le pont puis comme ça se fait dans d'autres grandes villes.

2140 Il y a des ponts de cette importance-là à New York, tu arrives puis paf. Aussitôt que tu débarques en ville, c'est un feu de circulation puis là, après ça, tu te disperses. Alors, c'est un peu la même idée.

LE COMMISSAIRE :

(Inaudible)

2145

M. BRUNO COLLIN :

2150 Bien, en fait, on va travailler avec eux, c'est entendu. D'ailleurs, on veut faire un projet. Eux ont des parties à refaire, une partie du tablier, la culée à reconstruire. Ils veulent également améliorer les choses. On va travailler ensemble.

LE COMMISSAIRE :

Et le sens du sens unique sur Ontario c'est en fonction justement de l'heure de pointe?

2155 **M. BRUNO COLLIN :**

Bien, c'est-à-dire que ça serait une mesure permanente, mais ça découle un peu du problème effectivement, qu'on retrouvait à l'heure de pointe de fin de journée.

2160 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

Tous ces éléments-là montrent qu'on s'attaque d'une certaine manière au fait que depuis les années 60, depuis le dernier réaménagement de la tête de pont, avec l'accroissement du trafic automobile, l'ensemble des aménagements ont concouru à essayer d'améliorer et d'absorber toujours plus d'automobile. Mais ça s'est fait au détriment de la vie locale et des besoins locaux.

Là, l'idée c'est d'arriver à concilier le fait qu'il y a un trafic important qui va rester, on ne le supprimera pas. Mais de le concilier avec les besoins locaux de mobilité des piétons, des cyclistes et une école sera à l'angle de la rue Lafontaine et puis de l'avenue Papineau. Comment en tant que parent on accompagne ses enfants en toute sécurité ou on vient les chercher le soir en toute sécurité. Aujourd'hui c'est moins le cas.

Donc, l'idée c'est de ramener ces éléments-là de sécurisation et de vie locale sur ces axes-là. Oui, ça va se faire au détriment d'une certaine facilité de circulation, peut-être. Quoiqu'à l'heure de pointe, c'est déjà congestionné.

Donc, c'est d'arriver à concilier l'ensemble de ces éléments-là, parce que sinon c'est le statu quo qui manifestement ne convient pas non plus.

2180 **LE COMMISSAIRE :**

Et ces travaux sont prévus quand?

2185 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

Bien, les travaux, ce que j'ai dit tout à l'heure c'est que les travaux sur le pont Jacques-Cartier interviendront après la fin des travaux sur le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. Aujourd'hui, la fin de ces travaux-là est attendue pour l'instant pour 2023.

2190 Donc, les travaux sur le pont Jacques-Cartier pourraient intervenir à partir de 2024.

LE COMMISSAIRE :

Merci.

2195

LA PRÉSIDENTE :

Alors, avant de poursuivre, je voulais juste vous dire qu'il est maintenant presque 9 h 15. Donc, on va finir tard, parce qu'il reste beaucoup de gens en ligne. Et je vais fermer le registre dans cinq minutes. Le nombre de personnes inscrites nous mène à une fin de soirée tardive. Je voulais juste vous informer.

2200

S'il se faisait trop tard pour vous qui êtes en ligne et si vous êtes en attente et que c'est trop long, vous avez quand même encore d'autres options pour nous faire parvenir vos questions d'ici la fin de la soirée. Vos questions doivent être envoyées ce soir, c'est ce soir que se termine la période des questions.

2205

Alors, vous pouvez rester en ligne, on vous invite à rester en ligne et à nous les poser vos questions et si c'est trop tard, vous pouvez le faire par écrit sur notre site Web à : ocpm.qc.ca/questions ou en appelant au numéro de téléphone à l'écran et vous pouvez laisser votre question dans la boîte vocale. Ces questions seront toutes acheminées à la Ville qui y répondra par écrit.

2210

Les commissaires aussi enverront également leurs questions additionnelles pour pouvoir entendre un maximum de gens en ligne. Les commissaires maintenant, nous allons garder nos précisions et nos questions pour les envoyer par écrit en espérant qu'on puisse passer tout le monde à une heure raisonnable, qui sont encore avec nous et qui suivent de près nos travaux.

2215

Alors, on va passer à la prochaine personne. Merci, Louis-Alexandre de nous dire son nom.

2220

M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :

La prochaine personne est monsieur Jean Logan.

2225

LA PRÉSIDENTE :

Alors, Monsieur Jean Logan. Alors, Monsieur, bienvenue.

M. JEAN LOGAN :

2230

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

2235

Bonsoir. Vous pouvez y aller avec votre première question, on vous écoute.

M. JEAN LOGAN :

2240

Bonsoir, Madame la présidente. Alors, dans le PPU des Faubourgs on parle beaucoup des îlots de chaleur qui sont d'ailleurs répertoriés par la Ville. J'aimerais savoir comment dans le PPU envisage-t-on sensibiliser les responsables privés, publics et parapublics et en partie responsables de cette problématique de santé publique. Je pense ici à la SQ et à son océan de stationnements bétonnés et à la Macdonald Tobacco qui est un peu en dehors des Faubourgs.

2245

Je voulais savoir s'il y avait des mesures pour sensibiliser ces responsables-là d'îlots de chaleur?

LA PRÉSIDENTE :

2250

Merci.

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

2255

Par rapport à la SQ, il y a déjà une démarche qui a été entreprise depuis plusieurs années. Il y a toujours des discussions en cours. Ça ne va sûrement pas assez vite pour tout le monde, mais en tout cas, le processus est déjà engagé.

2260

Ce que je peux ajouter c'est que des travaux sont prévus sur la rue Parthenais l'année prochaine ou l'année d'après avec plantation d'arbres et verdissement. Donc, ça va pas permettre de contribuer un peu à atténuer ces effets-là.

Et puis je rappelle que tout à l'heure on a évoqué la réfection de la rue Fullum, qui est de l'autre côté sur l'entrée principale de la SQ, qui viendra là aussi sûrement voir des plantations

2265 d'arbres et du verdissement. Donc, contribuer là encore à réduire cette impression d'îlot de chaleur.

Mme CHARLOTTE HORNBY :

2270 J'ajouterais aussi que ce n'est pas dans le secteur le plus à l'est, mais on parle quand même du redéveloppement de trois grands terrains qui sont aujourd'hui trois énormes îlots de chaleur, soit les portes Sainte-Marie, Radio-Canada et son immense stationnement et Molson et ses stationnements à aire ouverte également. Et une réduction, une transformation de l'autoroute Ville-Marie en boulevard urbain planté. Et l'ajout de différents parcs qu'on voit à l'écran.

2275 Donc, on parle quand même d'une réduction majeure des îlots de chaleur.

LA PRÉSIDENTE :

2280 Merci.

M. OLIVIER LÉGARÉ :

2285 Ce que je peux ajouter aussi pour les privés, il y a aussi des modifications réglementaires qui sont annoncées dans le PPU en faveur de la végétalisation des cours arrière et stationnements. Donc, on les liste ici, sur les toits, végétalisation des toits. Donc, merci.

LA PRÉSIDENTE :

2290 Donc, vous avez la liste à l'écran qui se retrouve dans le PPU aussi, cette information précise?

M. OLIVIER LÉGARÉ :

Exact, oui. C'est tiré du PPU.

2295 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

Et juste un tout dernier élément. Un des objectifs aussi du PPU c'est le doublement du nombre d'arbres dans les rues. Donc ça aussi ça viendra contribuer à améliorer les conditions de circulation sur les trottoirs.

2300

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Alors, maintenant vous pouvez poser votre deuxième question?

2305

M. JEAN LOGAN :

Alors, je voudrais savoir en quoi l'ouverture de la rue Fullum sur Notre-Dame faciliterait mieux l'accès aux piétons et cyclistes au parc Bellerive alors qu'un feu rouge ferait l'affaire, sans impacter la circulation automobile sur la rue Fullum qui est couloir scolaire dans cette section des Faubourgs?

2310

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, allez-y?

2315

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

Je crois que j'ai déjà un peu répondu à la question tout à l'heure. Mais l'idée c'est qu'on voit actuellement il y a un bouton poussoir qui permet de traverser la rue Notre-Dame à la hauteur de l'entrée de la chute à neige, et ce n'est malheureusement pas suffisant dans les habitudes de déplacement des automobilistes de s'arrêter.

2320

Donc là, on estime – et c'est pour ça qu'on l'a indiqué comme ça - c'est que la réalisation d'une véritable intersection avec des temps de feux automatiques, c'est-à-dire que le feu vert à une durée de 45 secondes, ensuite c'est le feu rouge et puis c'est là que traversent les piétons. Ça nous semble être un bon élément pour que les habitudes se prennent sur la rue Notre-Dame de considérer qu'elle est traversée par les piétons et que les automobilistes doivent s'arrêter.

2325

Donc, c'était un des objectifs d'avoir une véritable intersection. Mais comme je l'ai dit tout à l'heure, on verra dans le réaménagement qu'on va prévoir à ce que ça ne soit pas une porte d'entrée forcément dans le secteur.

2330

Mme CHARLOTTE HORNY :

2335 Parce qu'il faut bien comprendre qu'en termes de circulation on ne peut pas mettre un feu rouge sans bouton poussoir, s'il n'y a pas une vraie intersection avec des autos en perpendiculaires qui se croisent. Donc, une vraie intersection dans le fond. C'est une règle de circulation.

2340 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Alors, on peut passer à la prochaine question.

M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :

2345

La prochaine question vient de monsieur René Lefebvre.

LA PRÉSIDENTE :

2350 Alors, bonsoir, Monsieur René Lefebvre. Vous pouvez nous adresser votre première question.

M. RENÉ LEFEBVRE :

2355

Oui. Bonsoir. Ma première question c'est, j'aimerais savoir si l'autoroute Ville-Marie sera recouverte à l'est de la rue Saint-André, même si c'est partiellement?

LA PRÉSIDENTE :

2360

Merci.

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

2365

Oui. C'est la dernière section entre Saint-André et Atateken, je pense. Donc, pour l'instant ce n'est pas prévu les questions de couverture de l'autoroute. Il faudra qu'on voie dans les

réaménagements suivants si ça peut être fait. Mais aujourd'hui, on sait que le ministère refait le tunnel à l'identique. Donc, il n'y a pas de ce projet-là, mais il pourrait être adressé à un moment. Mais pour l'instant, ce n'est pas prévu.

2370

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Vous pouvez nous adresser votre deuxième question.

2375

M. RENÉ LEFEBVRE :

Ma deuxième question : l'avenue Viger va continuer à s'appeler Viger à partir d'Atateken ou si le nom va changer?

2380

M. OLIVIER LÉGARÉ :

À mon avis, la question doit être adressée à la commission de la toponymie, mais je veux dire, l'idée en ce moment est de conserver. Il n'y a pas d'orientation en fonction d'enlever le nom Viger.

2385

LA PRÉSIDENTE :

2390

D'accord. O.K. Merci.

M. RENÉ LEFEBVRE :

Merci.

2395

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci beaucoup. Nous allons passer à la prochaine personne qui est?

2400

M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :

Monsieur Yannick Lavaud.

LA PRÉSIDENTE :

2405

Alors, bonsoir, Monsieur Yannick Lavaud. Vous pouvez maintenant nous adresser votre première question.

M. YANNICK LAVAUD :

2410

Bonsoir. J'aimerais savoir en fait, comment l'étude sur l'impact du changement du sens de circulation de la rue Ontario sur les habitants du quartier qui habitent le quadrilatère Sherbrooke au nord, Atateken à l'ouest, Papineau à l'est et Sainte-Catherine au sud, qui utilisent le pont Jacques-Cartier pour se rendre sur la Rive-Sud a été effectuée?

2415

LA PRÉSIDENTE :

Vous pouvez juste nous résumer ça.

2420

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

2425

Oui. Pour dire que ce qu'on a privilégié puis l'étude, on a fait faire une étude, je crois qu'elle fait partie des dossiers qui sont sur le site de l'OCPM. C'était de prioriser comme je l'ai dit tout à l'heure le transport collectif sur la rue Ontario. Notamment de pouvoir augmenter la régularité des lignes qui y circulent, d'où l'option de reporter le transit sur les rues Sherbrooke et René-Lévesque.

2430

Et puis là aussi, comme ça a été dit tout à l'heure par Charlotte, le nombre de véhicules finalement n'est pas si important que ça. C'est juste que c'est impressionnant dans cette rue qui finalement n'est pas faite pour accueillir cette circulation de transit.

LA PRÉSIDENTE :

2435

Pour nos archives nous annonçons que le registre est fermé. Alors, est-ce que nous en étions à la deuxième question? Oui. Alors, je vais vous inviter à nous poser votre deuxième question.

2440 **M. YANNICK LAVAUD :**

Dans le cadre où justement vous dites que la circulation pour les habitants est minime. Quelles mesures seront prises d'après vous pour permettre un accès facile des citoyens du quartier vers le pont?

2445

M. BRUNO COLLIN :

En fait, on ne dit pas que c'est ça qui est minime. On disait que la part de trafic du Centre-Ville vers le pont, qui passait par Ontario, était relativement minime. Mais que l'introduction du sens unique n'était pas susceptible de créer un gros problème d'accès au pont.

2450

Maintenant, l'accès au pont pour les résidents du quartier évidemment ne sera plus le même à partir du moment où on va introduire le nouveau sens unique. Et c'est peut-être un peu plus compliqué, mais l'idée et entre autres choses du sens unique, c'est que si on ne l'amenait pas jusqu'à Atateken, la population ou les usagers du Centre-Ville à l'heure de pointe qui arrivent et qui vont prendre le pont, se seraient retrouvés dans les rues du quartier à essayer de trouver une manière de couper court.

2455

Alors donc, l'idée c'était vraiment de reporter jusqu'à Atateken. Mais bon, pour les résidents qui voient le pont et qui veulent aller prendre le pont, bien peut-être que là c'est... On n'a pas fait d'étude sur cela spécifiquement, on s'entend.

2460

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Juste pour l'information pour tout le monde. Sur le site de l'Office cette étude concernant le changement de circulation et le report sur René-Lévesque et Ontario, c'est sur notre site, c'est le document dont le numéro est le 3.4.4. Si vous voulez voir cette étude dans la longue liste de documents qui est en ligne.

2465

2470

Merci beaucoup. Alors, on va passer à la prochaine personne.

M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :

La prochaine personne est monsieur Guillaume Le Nigen.

2475

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bonsoir, Monsieur Le Nigen. Merci de nous poser votre première question.

2480

M. GUILLAUME LE NIGEN :

Oui. Bonsoir. Est-ce que vous m'entendez?

LA PRÉSIDENTE :

2485

Oui, c'est très bon.

M. GUILLAUME LE NIGEN :

2490

Parfait. Donc, je vais tout simplement lire un bref passage du PPU puis ma question va suivre. Le passage en question dit ceci :

2495

« Le site de Radio-Canada a fait l'objet d'un accord de développement en 2017 relatif à plusieurs objets dont la (inaudible) de rues et de parcs et l'inclusion au logement social sur le site. Cet accord de développement doit être mis à jour en raison notamment de la modification du tracé des rues et de l'enjeu des galeries multi réseau. »

2500

Donc, moi je suis vice-président de la Coop du Faubourg à m'lasse. Ma question est la suivante : quels impacts auraient la mise à jour de l'accord de développement sur les engagements au niveau du logement social, notamment en termes du pourcentage déjà annoncé de logements sociaux sur le site?

2505

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

M. OLIVIER LÉGARÉ :

2510

Aucun.

LA PRÉSIDENTE :

2515

Il n'y aura pas d'impact?

M. OLIVIER LÉGARÉ :

2520

Ça ne fait pas l'objet de négociations. C'est vraiment les rues qui sont l'objet de la négociation pour la réouverture de l'accord de développement.

LA PRÉSIDENTE :

2525

D'accord. Alors, votre deuxième question.

M. GUILLAUME LE NIGEN :

2530

Parfait. En fait, pour ma deuxième question je ne lirai pas de passage puisque ça serait un petit peu trop long. Je vais aller directement à ma question.

2535

Considérant que le site de Radio-Canada et le site de la Coop du Faubourg à m'lasse, j'aimerais savoir, est-ce qu'un scénario d'enfouissement du boulevard Ville-Marie a été envisagé ? Si non, pourquoi?

M. BRUNO COLLIN :

2540

Ça a été envisagé de très nombreuses fois. Il y a eu des montagnes d'études là-dessus. Des fortunes ont été dépensées en étude pour explorer différents scénarios et pour des raisons

qu'on explique dans le PPU, le parti qui a été pris ici c'est de transformer l'autoroute Ville-Marie en boulevard urbain.

2545 Puis la raison c'est qu'on ne solutionnait aucun problème en enfouissant en souterrain. Parce qu'à la base, le problème de l'autoroute Ville-Marie principal, ici c'est sa liaison avec le pont Jacques-Cartier. Et puis donc, même si on l'avait envisagé de l'enfourir, ce qui en passant coûterait une véritable fortune, de nos jours, surtout à cet endroit-là. Mais disons qu'on pouvait se payer ce genre de fantaisie là, c'est quelque chose qui aurait, au niveau du sol, un impact considérable. 2550 Parce qu'on parle tout de même de mouvements en T, pour aller prendre le pont, donc les entrées et les sorties et les liens.

2555 Alors, on s'est dit la meilleure façon de faire c'est de travailler en surface et de sécuriser tout ça, comme ça se fait dans beaucoup grandes villes. Et c'est à priori moins dispendieux, mais c'est à priori également plus intéressant en termes de résultat final. Parce qu'on peut avoir des rues qui sont plus en continuité de la trame de rue au pourtour et un continuum urbain normal en fait plutôt que je ne sais pas de quoi aurait pu avoir l'air l'enfouissement à cet endroit-là. Mais on a fait de nombreux scénarios la Ville de Montréal avec le ministère des Transports durant les années 2000 principalement.

2560 Le parti de la ville de Montréal a toujours été pour le boulevard Ville-Marie un boulevard urbain et le parti du MTQ anciennement était de continuer une autoroute. Mais ça, ça a été tranché et assez unanimement le principe du boulevard urbain est retenu depuis, je pense que c'est répété de décennie en décennie, maintenant depuis au moins 20 ans, bien presque 20 ans.

2565 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

2570 **M. GUILLAUME LE NIGEN :**

Une famille qui va emménager sur le site de Radio-Canada, est-ce que vous croyez que c'est prudent de laisser un boulevard urbain...

2575 **LA PRÉSIDENTE :**

...je vais devoir passer au prochain appel. Merci beaucoup pour votre contribution.

M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :

2580 Monsieur Le Nigen est inscrit une seconde fois au registre et passera après le prochain intervenant.

LA PRÉSIDENTE :

2585 J'avais fermé le registre.

M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :

2590 Il était déjà sur la liste qui nous restait.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Moi je ne l'ai pas ici.

2595 **M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :**

D'accord. Je passe au prochain à ce moment-là. Madame Francine Joron.

LA PRÉSIDENTE :

2600 Alors, madame Francine Joron, nous vous écoutons pour votre première question.

Mme FRANCINE JORON :

2605 Oui. Bonsoir, tout le monde. Qu'en est-il des itinérants qui ne savent pas à quel endroit aller pour dormir, se nourrir, se piquer, quêter, le bien-vivre avec les résidents? Les diverses entrées de mon édifice de neuvième étage fait office de dortoir, de piquerie et de toilette à ceux-ci. On nous dit qu'il n'est pas possible de fermer ces entrées et les itinérants ne savent pas où aller. Alors, je demeure au coin de René-Lévesque et Saint-Hubert, le côté Nord-Est.

2610

LA PRÉSIDENTE :

Alors, votre question c'est que fera la Ville pour modifier la situation?

2615 **Mme FRANCINE JORON :**

Oui. Pour les itinérants, c'est ça. Ils ne savent pas où aller et c'est comme assez dégueulasse autour de mon building, en fait.

2620 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

2625 **Mme CHARLOTTE HORNBY :**

2630 Bien, je peux peut-être pour en général, mais peut-être pas précisément pour autour de chez vous. C'est sûr que l'itinérance est un problème pour lequel il faut aller vraiment loin pour répondre, c'est-à-dire qu'on peut parler de services sociaux en général, de santé mentale, de logement social. Donc, toutes des actions dans tous ces domaines-là vont aider à régler les problèmes d'itinérance.

2635 Depuis le virus on sait qu'il y a des énormes problèmes de refuges, de refuges d'urgence parce qu'ils ont dû réduire d'au moins de moitié leur capacité d'accueil. Donc ça, ça fait partie de problèmes qui dépassent le PPU des Faubourgs, qui relèvent, en petite partie de la ville de Montréal et en grande partie du gouvernement du Québec, car c'est le gouvernement du Québec qui dispose des compétences pour agir en la matière, au niveau de la santé notamment, la Santé publique.

2640 Pour ce qui est du PPU plus précisément, la Ville a mis en place ce qu'on appelle des pôles d'intervention, donc qui sont des mandats donnés à des organismes qui ont le but de favoriser, d'accompagner en fait et les riverains et les personnes en situation d'itinérance ou les personnes marginalisées qui sont dans la rue, pour assurer une saine cohabitation. Donc, la Ville dispose de pôles d'intervention comme ça dont un, celui le pôle d'intervention du Village, donc
2645 place Émilie-Gamelin et rue Sainte-Catherine. Ça, c'est celui qui est dans les Faubourgs.

Puis c'est sûr que s'il y a des besoins pour en ajouter d'autres, la Ville mettra ça en place pour accompagner une meilleure cohabitation.

2650 **LA PRÉSIDENTE :**

Le problème est vaste et complexe et on le connaît, mais la dame qui appelle, elle, elle le vit au bas de sa tour et elle se demande ce que l'arrondissement Ville-Marie propose pour l'aider comme citoyenne dans son quotidien.

2655

Mme CHARLOTTE HORN Y :

Bien, je n'ai pas d'autres réponses.

M. OLIVIER LÉGARÉ :

2660

Comme on dit, oui effectivement ça tient à plusieurs dimensions. Une dimension assez simple à laquelle on peut répondre, c'est qu'en ce moment à l'angle de Saint-Hubert et de René-Lévesque il y a à quelques coins de rue un site couvert de parking. Il y a une autoroute qui passe en souterrain autour de laquelle le bâti a été totalement vidé. Donc, bref il n'y a plus personne dans ce secteur-là.

2665

Puis ça laisse des vides et les vides se font toujours occuper. Maintenant, la proposition c'est de réoccuper ces vides-là, que des citoyens les occupent et qu'il y ait une fréquentation plus importante. On peut le croire sans doute qu'il va y avoir une auto régulation par le fait qu'il va y avoir une augmentation de population.

2670

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, votre deuxième question? Est-ce que notre participante est encore en ligne?

2675

Mme FRANCINE JORON :

Alors, voilà ma deuxième question sera peut-être plus facile à répondre. Y aura-t-il un centre sportif intérieur avec piscine et plus, plus?

2680

Mme CHARLOTTE HORNBY :

2685 Bien, on prévoit éventuellement l'implantation de trois équipements municipaux dont on n'a pas encore décidé exactement si ce sera un centre sportif, un centre culturel, une bibliothèque ou autre. Mais on a déjà réservé des terrains pour de futurs équipements. Donc, sur le site de Radio-Canada, sur le site de Molson et sur le site des Portes Sainte-Marie.

LA PRÉSIDENTE :

2690 Merci. Alors, merci beaucoup. Nous allons pouvoir passer à la prochaine personne qui est?

M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :

2695 Madame Roselyne Escarras.

LA PRÉSIDENTE :

2700 Alors, bonsoir, Madame Roselyne Escarras. Alors, je vais vous inviter à poser votre première question. Bonsoir, vous êtes là?

Mme ROSELYNE ESCARRAS :

Oui, oui.

2705 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous pouvez poser votre première question, on vous écoute.

Mme ROSELYNE ESCARRAS :

2710 D'accord. En fait, c'est une question concernant la sécurisation et la vitesse en lien avec la circulation et la sécurité.

2715 D'ailleurs, tout à l'heure monsieur Ripeau a parlé de la législation de Ville-Marie sur les artères qui étaient réduites à 30 kilomètres/heure. Alors, moi j'habite sur la rue d'Iberville, et on a

parlé de la rue Fullum, on a aussi un gros problème sur la rue d'Iberville et sur la rue Frontenac, mais surtout sur la rue d'Iberville en fait.

2720 C'est qu'au carrefour avec la rue de Rouen il y des enfants de l'école du coin de la rue Rouen et de la rue Fullum, donc l'école Jean-Baptiste-Meilleur qui reviennent chez eux et qui s'en vont soit chez eux, soit vers le parc, soit vers l'aire de loisir et ce qui se passe c'est que la rue Iberville...

2725

LA PRÉSIDENTE :

Je vais vous demander de formuler votre question, s'il vous plaît.

2730

Mme ROSELYNE ESCARRAS :

Oui. La question est que la rue étant en descente, les gens accélèrent et il y a un très grand danger au carrefour de la rue Rouen et de la rue d'Iberville. On a demandé si on pouvait réduire la vitesse à 30 kilomètres/heure et plusieurs fois on nous a répondu que c'était impossible.

2735

Donc, je voudrais savoir si sur toutes les rues de Montréal on a bien et en particulier sur la rue d'Iberville où il y a eu un mort et des blessés, est-ce qu'on peut réduire la vitesse à 30 kilomètres/heure comme disait monsieur Ripeau?

2740

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2745

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

Oui. Bien, sur la rue d'Iberville comme vous le savez, il y a des travaux en ce moment pour refaire l'ensemble de la rue. Donc, il y a des travaux temporaires qui sont faits entre la rue Sherbrooke et la rue Ontario où est l'intersection de Rouen dont vous parlez. Donc là, il y a des saillies qui ont été réalisées à l'intersection de Rouen et d'Iberville pour justement réduire la distance que les piétons avaient à traverser à hauteur de cette intersection.

2750

En même temps, il y a les travaux sur la rue de Rouen qui sont en train d'être réalisés, qui vont contribuer à améliorer là aussi la circulation des piétons et des cyclistes, puisqu'il y a la piste cyclable qui emprunte la rue de Rouen à cette hauteur-là.

2755

Et enfin, par rapport à la vitesse de la rue d'Iberville, oui la vitesse est à 30 kilomètres/heure sauf sur certains axes où c'est encore 40. Je suis désolé, je n'ai pas précisément la réponse pour la rue d'Iberville, mais je pourrais vous la donner après. Mais on devait faire installer ou on a installé des afficheurs de vitesse pour contribuer à réduire cette vitesse et puis la largeur de la chaussée a été réduite également pour réduire là aussi la vitesse.

2760

LA PRÉSIDENTE :

Donc, pour ce qui est des vitesses sur la rue d'Iberville, vous pourriez nous faire parvenir une petite note? Merci.

2765

Alors, votre deuxième question? Bonjour, vous êtes toujours avec nous?

Mme ROSELYNE ESCARRAS :

2770

Vous m'entendez?

LA PRÉSIDENTE :

2775

Oui. Là, c'est bon. On vous entend très bien pour votre deuxième question.

Mme ROSELYNE ESCARRAS :

2780

En fait, c'est la première que je ne comprends pas, la réponse. Je ne comprends pas la réponse. Ça fait x mois qu'on nous répond la même chose. Je n'ai pas de deuxième question, c'est celle-là qui est essentielle.

LA PRÉSIDENTE :

2785 D'accord. Je vous remercie beaucoup. Je vous remercie. Pour la période des opinions c'est très important, on vous demande vraiment de nous envoyer votre opinion, comme ça nous pourrions en prendre connaissance et elle pourra se retrouver dans nos travaux. Et ce soir c'est la période des questions. Merci beaucoup.

2790

M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :

2795 Le prochain appel est monsieur Guillaume Le Nigen pour sa seconde inscription au registre.

LA PRÉSIDENTE :

2800 Alors, rebonsoir, Monsieur Le Nigen. On vous écoute pour votre première question.

M. GUILLAUME LE NIGEN :

2805 Ça va être le même principe. Je vais vous lire un bref extrait puis la question immédiatement après.

« Le PPU mentionne que pour le boulevard Ville-Marie à l'horizon de sa réalisation, le principe proposé s'appuie sur un report d'une partie du trafic automobile sur le transport collectif par le biais du projet de desserte de l'Est de l'île de Montréal porté par la Ville de Montréal et le MTQ. »

2810

Ma question ou plutôt la question de la Coop du Faubourg à m'lasse : qu'avez-vous prévu pour le stationnement des visiteurs de la famille des résidents et des utilisateurs institutionnels des 10 000 résidents considérant votre objectif de report d'une partie du trafic automobile sur le transport collectif?

2815

LA PRÉSIDENTE :

2820

Merci. Alors, pour la Ville. Donc, quelle est la réflexion de la Ville pour les résidents, les résidents de la Coop et les résidents autour pour eux, pour leurs visiteurs, dans votre réflexion sur le report modal?

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

2825

Par rapport à la question du report modal, ça rejoint la question qu'on évoquait tout à l'heure sur quel espace on réserve à quel usage dans la rue. C'était la question de monsieur, je crois. C'est comment on organise le stationnement de surface ou le stationnement en général pour les gens qui viennent dans ce secteur.

2830

On peut le régler de deux manières, soit on continue effectivement à mettre du stationnement de surface, c'est-à-dire le long des trottoirs, mais on occupe quatre mètres de largeur de rue pour du stationnement simplement, ou bien on essaie de trouver des solutions alternatives soit avec du stationnement souterrain, soit en améliorant les conditions d'accès en transport collectif, en piéton et pour les cyclistes.

2835

Donc, à l'occasion des réaménagements de rue, et bien il y a toujours ces questions-là qui sont posées, de savoir si on va prioriser piétons et cyclistes. Est-ce qu'on le fait au détriment de la circulation. Est-ce qu'on le fait au détriment du stationnement. Donc, tout ça sera regardé.

2840

Là, pour le secteur qui nous occupe du PPU, on a considéré qu'on avait trois stations de métro et qu'on était toujours à moins de 1 000 mètres, donc à peu près une dizaine de minutes de marche d'une station de métro, et que ça permettait de prioriser les mobilités actives en lien avec la présence du transport collectif.

2845

LA PRÉSIDENTE :

Et juste sur ce sujet précis, sur site, les immeubles ont leur permet quoi comme espace de stationnement?

2850

M. BRUNO COLLIN :

Il y a des normes qui permettent d'avoir suffisamment de place de stationnement. C'est-à-dire que, en fait, par exemple une place de stationnement par logement dans un édifice à

logements c'est énorme. Ce qui se construit dans les nouveaux bâtiments du Centre-Ville, souvent ça varie autour de 40%, c'est-à-dire quatre places de stationnement pour 10 logements ou cinq.

2855

Ça fait que ce n'est pas tout le monde qui a des voitures. L'idée c'est d'avoir aussi des espaces pour les visiteurs. Puis comme Christophe le dit, il n'est pas dit que dans tout le secteur à requalifier il n'y aura pas de place de stationnement sur rue. On n'est pas rendu dans ce niveau de détail là non plus.

2860

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, merci. Maintenant, votre deuxième question, Monsieur Le Nigen.

2865

M. GUILLAUME LE NIGEN :

Oui. Je vais procéder par le même principe, je vais vous lire un extrait du PPU. Donc, ça dit :

2870

« En fonction des besoins, ces aménagements vont comprendre entre autres l'agrandissement et le réaménagement du skatepark situé au coin du boulevard De Maisonneuve. »

2875

Donc, ma question. Est-ce que le *skatepark* pourrait être mieux relocalisé plus au centre du secteur notamment en sous-sol du site de Radio-Canada pour offrir un lieu communautaire aux enfants des familles du site?

LA PRÉSIDENTE :

2880

Merci.

Mme CHARLOTTE HORNY :

2885

Bien, alors en fait, au sous-sol du... on n'a pas pensé à établir un skatepark au sous-sol. Donc, pour l'instant le skatepark ce qui est prévu c'est qu'il soit réaménagé et mieux aménagé là où il est. Il y a eu une volonté de l'agrandir, malheureusement les terrains qui sont situés sous le

pont Jacques-Cartier en dehors du skatepark ce sont des terrains qui appartiennent à la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain.

2890 Donc, il n'a pas été possible de s'entendre à date. Donc voilà, donc le skatepark va rester là où il est, mais réaménagé.

LA PRÉSIDENTE :

2895 D'accord, merci. Alors, nous pouvons passer à la prochaine personne.

M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :

Monsieur Jean Charest.

2900 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, Monsieur Charest, la parole est à vous. Nous sommes là pour vous écouter et vous pouvez poser votre personne question.

2905 **M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :**

Monsieur Charest a malheureusement quitté la salle au moment où je lui ai donné la parole. Son téléphone a dû raccrocher. Nous essayons de contacter la personne suivante actuellement.

2910 **M. GUILLAUME LE NIGEN :**

En attendant la personne suivante, est-ce que je pourrais poser une question supplémentaire?

2915 **LA PRÉSIDENTE :**

Non.

2920 **M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :**

Monsieur Garza vient d'arriver, qui était notre intervenant suivant sur la liste.

2925

LA PRÉSIDENTE :

Alors, c'est monsieur Garza. Bonsoir, Monsieur Garza.

2930

M. JORGE GARZA :

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

2935

Donc, on vous écoute pour votre première question.

M. JORGE GARZA :

2940

Parfait. Merci, Madame la présidente. J'ai vraiment une question seulement et peut-être que je me suis trompé en regardant les documents sur le PPU, mais je voulais savoir un peu plus par rapport au processus de consultation des communautés ethnoculturelles dans cette démarche et je pose cette question dans le contexte de deux choses.

2945

La première c'est le parc des Faubourgs c'est un lieu de rencontre très important pour la communauté immigrante, surtout la communauté latino-américaine, qui a été affectée au cours des dernières années à cause de la gentrification. C'est aussi un point, la gentrification. Le coût des logements qui a affecté beaucoup les communautés ethnoculturelles dans le quartier et qui a poussé vers le déménagement dans la banlieue de Montréal ou des endroits plus loin du Centre-ville à cause du coût des logements et de la nourriture aussi.

2950

Donc, c'est ça. C'est pour ça que je vous demande cette question.

LA PRÉSIDENTE :

2955

Merci beaucoup. Alors, la parole est à la Ville.

2960 **M. OLIVIER LÉGARÉ :**

2965 Pour le parc des Faubourgs, l'idée n'est pas vraiment d'opérer un grand... bien oui, c'est un grand réaménagement, mais les portions existantes... Là, si on regarde à l'écran en ce moment, on voit, ça, c'est la proposition bien entendu. Actuellement, ce qui peut être occupé se limite à peu près à l'espace que j'encercle en ce moment avec la flèche.

2970 Il y a une partie effectivement, il y a des parties au sud ici, puis ça, c'est le parc des Vétérans, donc ici. Mais bref, on a quand même un parc, des bouts de parc qui ne sont pas unis les uns aux autres. L'idée est ici de lui permettre une meilleure connexion à chacune de ces parties pour qu'on puisse en profiter plus. Mais le statut des équipements il n'est pas remis en question. Est-ce que vous voulez compléter?

Mme CHARLOTTE HORNY :

2975 J'ajouterais aussi, donc comme on dit, ce qui va vraiment changer c'est la partie sud du parc des Faubourgs. Donc, son lien avec le parc des Vétérans, mais il faut vous dire aussi que pour tout réaménagement de parc, l'arrondissement procède à de la concertation.

2980 Donc, il y a toujours, toujours des démarches pour un peu réunir toutes les personnes qui utilisent le parc, qui fréquentent le parc pour avoir en amont avant de commencer à travailler sur une proposition de réaménagement, d'avoir un peu l'avis de tout le monde.

2985 Donc ça, c'est le service des parcs de l'arrondissement qui fait ça de façon assez systématique. Donc ça, c'est pour le parc des Faubourgs. Puis vous avez posé une question sur la gentrification. C'est une vaste question.

2990 Donc, on va encore me dire que je parle trop de façon vague. Nous, dans le PPU on a essayé de répondre à l'enjeu de la gentrification avec les outils qu'on avait, notamment l'outil réglementaire, donc, la réglementation d'urbaniste.

On a essayé de scanner notre règlement d'urbanisme et de regarder ce qui était, là où on pouvait aller serrer des choses un peu plus pour éviter qu'il y ait des évictions abusives. Donc, même si ce n'est pas forcément la loi que nous on exerce, en vertu de laquelle on exerce.

2995 Donc, c'est pour ça qu'on a commencé déjà même à proposer, comme d'autres arrondissements, des modifications réglementaires par exemple pour éviter que les logements soient subdivisés ou encore là, ce qui va s'en venir c'est notamment les fusions de logements.

3000 Donc, la transformation des logements existants est beaucoup plus encadrée et limitée. Donc, on pense que ça, ça va avoir un impact sur les évictions et donc en partie la gentrification.

M. OLIVIER LÉGARÉ :

3005 Donc, il y a des éléments, il y a des parties du secteur du PPU dont les affectations n'ont pas été modifiées pour conserver les activités actuelles. Là, on ne le voit pas en ce moment, bien on le voit en ce moment à l'écran un territoire un peu rosé, côté gauche. Ça, c'est l'emplacement où il y a la Grover et quelques autres, donc le Chat des artistes, CDC Centre-Sud.

3010 L'idée a été donc de transformer ce secteur en secteur d'activités diversifiées, c'est-à-dire un secteur où le logement est interdit sauf s'il est complémentaire, c'est-à-dire des ateliers d'artistes en gros. Donc, pour empêcher la pression sur les activités culturelles qu'il y a sur le secteur.

3015 Même chose sur la Canadien Rubber, le schéma d'aménagement n'est pas modifié sur la Canadien Rubber et aussi ce qu'on appelle le U-Hall au sud de Notre-Dame ou Cité 2000 pour les gens qui sont des musiciens. Donc, pour justement maintenir ces activités artistiques pour assurer leur permanence.

LA PRÉSIDENTE :

3020 Merci.

LE COMMISSAIRE :

3025 La question au départ de monsieur Garza portait sur la consultation. Donc, est-ce qu'il y a eu des consultations pour proposer des aménagements qui sont proposés au niveau des parcs, auprès des communautés culturelles?

M. OLIVIER LÉGARÉ :

3030 Le parc de l'Espoir, moi c'est l'exemple qui me vient à l'esprit. Il y a eu une vaste opération de consultation au sein de la communauté. Bien, je ne définis pas, je ne sais pas qu'est-ce qui est une communauté culturelle ou pas, mais la communauté LGBTQ+ qui a été consultée en grande, pour qu'on pérennise l'aspect commémoratif de cet endroit-là. Donc ça, c'est un exemple.

3035 **Mme CHARLOTTE HORNBY :**

3040 Bien, juste pour le PPU on s'appuie, nous, notre consultation d'amont pour le PPU, pour la planification c'est la consultation qui a eu lieu à l'OCPM l'année dernière. Donc, c'est notre consultation. Après, comme on dit, pour chaque réaménagement, là ce qu'on propose c'est des grandes lignes, mais pour chaque réaménagement concret, il va y avoir des consultations, de la concertation avec les personnes qui fréquentent le parc, chaque parc.

LE COMMISSAIRE :

3045 Avec le service des parcs de la Ville. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3050 Merci. Alors, Monsieur Garza, si vous avez une deuxième question, nous sommes toujours là pour vous écouter.

M. JORGE GARZA :

3055 Non, c'est bon. Merci beaucoup, Madame la présidente. Merci aux autres.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, on va appeler?

3060

M. LOUIS-ALEXANDRE CAZAL :

Notre dernier intervenant monsieur Gabriel Mosacchio.

3065

LA PRÉSIDENTE :

Alors, c'est notre dernier intervenant. Monsieur Mosacchio, alors nous sommes là pour vous écouter. Vous pouvez nous poser votre première question.

3070

M. GABRIEL MOSACCHIO :

Oui. Bonsoir. C'est plutôt à propos du bruit dans l'autoroute Ville-Marie. Donc, je sais qu'il y a eu beaucoup de projets de transformation, de couvrir ça avec un parc. Mais finalement, ça n'a pas développé. Mais le bruit par contre, qui vient de l'autoroute Ville-Marie, je pense que quelqu'un avait parlé déjà à propos de ça.

3075

C'est vraiment le bruit, la pollution c'est vraiment grave. J'ai essayé de contacter le ministère du Transport du Québec et ils nous disent qu'ils ont beaucoup de projets à propos de ça, mais il va y avoir plus (inaudible), plus de volume de voitures. Est-ce qu'il y a un projet justement pour si on ne va pas fermer Ville-Marie, c'est cher, il y a beaucoup d'études, oui, mais par contre il n'y a pas de solution. Le problème est là.

3080

LA PRÉSIDENTE :

3085

Est-ce que je peux vous demander de formuler votre question.

M. GABRIEL MOSACCHIO :

3090

C'est ça. C'est le projet justement d'être fermé au lieu de mettre des barrières pour éviter le bruit qui vient de l'autoroute Ville-Marie. Comme je dis, il y a beaucoup de projets, beaucoup d'études, mais aucune solution finalement.

3095 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, est-ce que la Ville étudie des façons de faire des murs antibruit?

3100 **M. BRUNO COLLIN :**

En fait, il y a des exigences qui sont imposées de plus en plus pour toutes les nouvelles constructions à proximité, aussi bien des voies ferrées d'ailleurs pour mieux insonoriser les constructions. Maintenant, au niveau de l'aménagement, Christophe tu allais dire quelque chose?

3105 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

Oui. J'allais dire que par rapport au tunnel proprement dit, là on est sous la juridiction du ministère. Nous, ce qu'on propose avec le boulevard en créant des intersections et autres, c'est de réduire la vitesse, quand on réduit la vitesse on réduit le bruit. Ça, c'est le premier point.

3110

Puis après on avait évoqué tout à l'heure la question des matériaux qui pourraient aussi venir contribuer à ça. Et puis, il y a aussi l'électrification des transports, et donc l'électrification des véhicules qui fait en sorte que le bruit pourrait être amené aussi à diminuer.

3115

Donc, c'est tous ces éléments-là qu'il faut essayer de conjuguer ensemble pour réduire cette pollution sonore.

LA PRÉSIDENTE :

3120

Merci. Je vais vous demander maintenant si vous avez une deuxième question pour les représentants de la Ville, Monsieur Mosacchio.

M. GABRIEL MOSACCHIO :

3125

Ma deuxième question c'est aussi finalement sur le trafic et sur Viger, parce que ça commence. Ils ont ouvert, je ne me souviens pas le nom de la route qui sort à côté de Radio-Canada, et ils ont le stop, mais par contre, le stop sort sur le début de la rue Viger et Notre-Dame, donc c'est dangereux cette intersection. Mais en général, comme tout le monde parle à propos de

3130 la vitesse. Parce que là, il y a beaucoup de trafic. Il y a beaucoup de questionnement, beaucoup, beaucoup de trafic, beaucoup de volume de voitures pour le pont Jacques-Cartier, ça arrive jusque-là. C'est Atateken, Viger et Saint-Antoine.

Et dans tout le secteur, si vous regardez aussi...

3135 **LA PRÉSIDENTE :**

...je vais vous demander de formuler une question.

3140 **M. GABRIEL MOSACCHIO :**

C'est le projet justement de regarder l'ensemble pour la vitesse. Et aussi, pour les volumes de trafic parce que c'est beaucoup, beaucoup, c'est le pont Jacques-Cartier ça arrive jusqu'à Atateken et puis Viger. Je parle de cette intersection. Donc de réduire la vitesse et donner une solution à ça. C'est ça. Merci.

3145 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci

3150 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

3155 La question que vous évoquez à l'intersection Viger, Alexandre-DeSève, ça montre bien justement ce qu'on veut faire, c'est-à-dire qu'actuellement comme vous l'avez dit, il y a juste un stop qui a été aménagé. Et les véhicules circulent sur la rue Viger direction Ouest sans intersections à feux depuis Papineau jusqu'à l'entrée du tunnel quasiment.

Et donc, l'objectif c'est justement d'avoir une intersection Alexandre-DeSève, une nouvelle intersection avec des feux de circulation pour pouvoir casser cet effet de vitesse et puis contribuer à réduire cette vitesse à cet endroit-là.

3160 Donc, c'est vraiment ce qu'on veut faire. Et puis ce que vous évoquez là montre que la situation actuelle n'est pas tenable par rapport aux évolutions qui sont attendues dans le secteur.

LA PRÉSIDENTE :

3165

Merci. Merci beaucoup.

3170

Alors, cette dernière réponse met un terme à notre séance de ce soir. Tous les renseignements qui vous ont été communiqués ce soir sont disponibles sur notre site Internet ou le seront très prochainement.

3175

Veillez aussi noter qu'à partir de maintenant et jusqu'au 2 novembre, vous pouvez nous faire part de vos opinions. Vous pouvez donner votre opinion en ligne, par la poste ou par message téléphonique.

3180

Les informations à cet effet apparaissent à l'écran et sont toujours disponibles sur le site Web de l'Office.

Pour les personnes qui souhaiteraient présenter leur opinion oralement, des séances d'auditions des opinions seront organisées à partir du 27 octobre. Vous aurez le choix d'une présentation par téléphone ou par vidéoconférence. Pour cela, il faut prendre rendez-vous, il faut s'inscrire auprès de Gilles Vézina au numéro qui apparaît à l'écran. Vous devez vous inscrire avant le 22 octobre.

3185

Donc, en espérant que cette soirée vous aura permis d'en connaître plus sur le projet, au nom de la commission et des représentants de la Ville, je vous remercie pour votre participation.

3190

À la fin de l'émission, vous verrez à l'écran les noms des membres de l'équipe technique qui nous a appuyés tout au long de cette soirée. Je tiens à les remercier vivement.

Alors merci beaucoup et bonne soirée. Et on se revoit à l'étape des opinions. Merci.

FIN DE LA PREMIÈRE PARTIE DE LA CONSULTATION

3195

3200

3205

3210

3215

Je, soussignée, Cindy Lavertu, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des témoignages et opinions pris dans cette audience au moyen de la sténotypie, par visionnement Web et selon la qualité de celui-ci.

3220

Cindy Lavertu, s.o.