OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS:

M. ÉRIC CARDINAL, président de la commission;
Mme MONIQUE TESSIER, commissaire;
M. MIKAEL ST-PIERRE, commissaire;
M. KARIM CHAREF, chef de division au Service de l'urbanisme et de mobilité;
Mme ROSALIE HUBER, conseillère en aménagement, chef d'équipe;
M. MAXIME LEMIEUX, conseillé en aménagement.

Séance d'information et de questions-réponses / Secteur Pie-IX-Vertières

Séance tenue le 14 octobre 2026.

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 14 OCTOBRE 2026

MOT DU PRÉSIDENT DE L'OFFICE, M. Éric Cardinal..... 3

PRÉSENTATION DE LA VISION D'AMÉNAGEMENT PRÉLIMINAIRE. 8

QUESTION DES COMMISSAIRES..... 31

SÉANCE DE QUESTIONS ET RÉPONSES.

M. Ronald Fitzsimmons..... 44

Mme Geneviève Tremblay-Fafard..... 51

Mme Sarah Martel..... 54

Mme Josée plante..... 57

M. Christian Toussaint..... 59

M. Alain-Antoine Courchesne..... 62

M. Gabriel Gravel..... 64

M. Louis Paquin..... 67

M. Benoît Riopel..... 71

M. Sylvain Bossé..... 76

Mme Rachel Joseph..... 79

Mme Claire Jauré..... 81

Mme Johanne Garneau..... 86

M. Frédéric Duverle..... 89

M. François Daviau..... 93

Les personnes non inscrites au registre..... 98

Séance d'information et de questions-réponses 14 octobre 2026 / Secteur Pie-IX-Vertières

MOT DU PRÉSIDENT.

LE PRÉSIDENT:

Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Au nom de l'office de consultation publique de Montréal, je vous souhaite la bienvenue à cette séance d'information et de questions-réponses portant sur la vision d'aménagement préliminaire du secteur Pie-IX-Vertières. Alors, je m'appelle Éric cardinal, et j'ai le privilège de présider cette consultation publique.

Je tiens d'abord à souligner que la séance est web diffusé ce soir en direct. Elle va être également disponible pour visionnement en différé sur le site internet de l'Office. Le mandat de la consultation a été confié à l'Office par le comité exécutif de la ville de Montréal et le dossier est sous la responsabilité du service de l'urbanisme et de la mobilité de la ville de Montréal, communément appelé le SUM.

Alors, le déroulement de la soirée. D'abord les représentants et représentantes du SUM disposeront d'environ 30 minutes pour présenter la vision

d'aménagement préliminaire du secteur. Ensuite, nous prendrons une pause de 15 minutes. Cette pause va notamment permettre aux personnes qui souhaitent poser des questions d'aller s'inscrire au registre, donc, il y a un registre, vous allez donner votre nom pour vous inscrire pour pouvoir poser une question lors de la période de questions-réponses qui va suivre, donc après la pause. Pour permettre à un plus grand nombre de personnes de participer, on va demander pour chaque intervention de limiter au maximum deux questions par personne à la fois, donc, si vous avez plusieurs questions plus de deux, vous pouvez vous réinscrire au registre et, évidemment, on va vous demander de limiter votre préambule.

Donc, ce soir, c'est une séance d'information et de questions, donc ce n'est pas la séance d'opinion, donc il y aura une ou des séances d'opinion plus tard. Donc, ce soir, c'est vraiment pour l'information. Cette soirée devrait se terminer autour de 22 h 00, dépendamment du nombre de personnes qui souhaitent poser des questions. Si le nombre de questions ne nous permet pas d'entendre toutes les personnes inscrites ce soir, il y aura extension de la période de questions demain, demain midi, en fait, en virtuel. La séance de ce soir se déroule en français, mais il est possible de poser des

questions en anglais pour ceux qui souhaiteraient plutôt poser leurs questions en anglais. So the session will be held in french, but those ou wants to ask a question in english during the queue any period can do so. Enfin, si vous souhaitez poser une question comme je l'ai dit en introduction, vous devez vous inscrire au registre qui est à l'accueil. Donc, vous pourrez faire pendant la pause si ce n'est pas déjà fait.

Alors, je vous présente maintenant les autres commissaires membres de la commission. Donc, à mes côtés, ici, Monique Tessier. Bonsoir, Monique. Et en ligne, nous avons Mikael St-Pierre, également commissaire. Donc, je remercie tous les deux d'être avec moi ici ce soir. La commission est appuyée de deux analystes; Joseph Tchinda Kenfo, qui est secrétaire recherchiste ainsi que Soraya Boucetta, agente de recherche, donc qui sont tous les deux, ici, à ma gauche. Je souligne également la contribution de l'ensemble du personnel de l'Office et de l'équipe technique qui rentre cette soirée possible.

Donc, la rencontre de ce soir marque le début de la démarche publique officielle de consultation publique qui vise à permettre à toutes les personnes de prendre connaissance du projet, de prendre, de comprendre les principaux éléments, puis d'obtenir, dans le fond, des

réponses à vos questions. Donc, ça, c'est ce soir. Il y aura, la semaine prochaine, deux ateliers citoyens; d'abord le 22 octobre à 19h00 au 7501 rue François Perrault et le 24 octobre à 13h30, donc ateliers citoyens, au pavillon du parc Hébert, 7505 boulevard Provencher. Donc, les renseignements sont disponibles aussi à l'accueil, ici, et sur le site web de l'Office. Donc, dès ce soir et jusqu'au 6 novembre, il y a plusieurs façons de participer à cette consultation publique. Il est possible, donc, en plus de participer aux séances d'opinion, de participer aux ateliers citoyens, et également possible de participer en ligne, donc sur le site web de l'Office, il y a un questionnaire auquel vous pouvez répondre pour formuler vos opinions.

Alors, et les personnes qui souhaitent fournir ou présenter une opinion oralement devant les commissaires, c'est possible de le faire, vous avez jusqu'au 29 octobre pour vous inscrire. Encore là, toutes les informations sont disponibles sur le site web. Les séances d'audition des opinions vont commencer le 4 novembre, elles vont pouvoir se dérouler en personne ou à distance, et le nombre de séances va être déterminé en fonction du nombre de personnes qui se seront inscrites pour participer.

Aux termes de ces travaux, les commissaires, nous, on a un travail d'analyse, on va recueillir l'ensemble de l'information, et on va émettre nos constats et nos recommandations dans un rapport, rapport qui sera remis à la mairesse de la ville de Montréal, puis rendu public deux semaines plus tard. Avant, non, juste avant de céder la parole aux représentants de la ville, on va regarder ensemble une courte vidéo qui présente les contours et les composants du secteur qui fait l'objet de la présente consultation.

Présentation de la vidéo.

LE PRÉSIDENT:

Alors, j'invite, maintenant, la représentante et les représentants du SUM à prendre la parole. Je vous invite à vous présenter brièvement, votre titre et nous exposer la vision d'aménagement préliminaire. Vous disposez de 30 minutes. La parole est à vous.

EXPOSITION DE LA VISION D'AMÉNAGEMENT PRÉLIMINAIRE.

M. KARIM CHAREF, chef de division au Service de l'urbanisme et de mobilité:

Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Avant de me présenter, je vais juste m'excuser auprès de ceux qui sont derrière l'écran, je ne me cache pas derrière l'écran, c'est jusqu'il est disposé de cette façon. Je voulais aussi rappeler, aujourd'hui, c'est 60 ans d'anniversaire du métro de Montréal. C'est une drôle de coïncidence aujourd'hui même. Donc, on est là pour poursuivre cette oeuvre magistrale.

La dernière station a été réalisée en 2007, c'était à Laval. Et la dernière station de la ligne bleue en 1988. Donc, c'est plus de 40 ans avec le prolongement de la ligne bleue qu'on assiste donc au déploiement du réseau avec la station de métro Vertières qui va ouvrir, donc, en 2031. C'est une occasion unique dans une carrière de planifier un territoire, de concevoir des quartiers avant l'arrivée d'une station de métro. Donc, c'est une occasion unique qui nous est donnée collectivement pour penser ce nouveau quartier.

Donc, je veux me présenter Karim Charef, chef de division au service d'urbanisme et de mobilité. Je suis accompagné de... bien, je vais les présenter, Rosalie

Huber, qui est conseillère en aménagement, chef d'équipe et de Maxime Lemieux, également au conseil en aménagement. Je veux souligner aussi la présence de représentants de la ville, de services municipaux qui pourraient éventuellement apporter des éléments de réponse ou des questions spécifiques, donc de services municipaux des deux arrondissements aussi, Saint-Léonard et Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension. Je souligne aussi la présence de certains élus aussi qui sont dans la salle pour écouter, c'est important.

Donc, sans plus tarder, on va commencer la présentation de cette vision. Donc, je rappelle, c'est vraiment une vision d'aménagement, les grands principes préliminaires. Il ne s'agit pas de présenter un projet d'aménagement, ça, ça va arriver plus tard, mais aujourd'hui, c'est vraiment tâter le pouls avec vous pour, en fait, maximiser les retombées de l'arrivée de la station de métro dans ce secteur pour impulser un renouveau urbain pour l'est de Montréal et pour les populations des deux arrondissements à la limitrophe. Donc, sans plus tarder, on va vous présenter la structure de la présentation qui va être disponible bientôt, la démarche de l'Office, le contexte, le portrait diagnostic du territoire qui sont présentés, la vision et les orientations comme telles, les grands

principes d'aménagement préliminaire, puis les prochaines étapes suite à cette consultation publique. Alors, ce qu'on vise par cette consultation publique, bien entendu, c'est d'entendre les préoccupations de la communauté et des parties prenantes, formuler collectivement des enjeux, validés et optimisé le portrait-diagnostic. La ville a fait un portrait, un diagnostic, mais c'est important de le valider avec tout le monde, recueillir les opinions sur la vision, les orientations. Et les favoriser la contribution et l'acceptabilité sociale pour l'émergence de ce nouveau quartier à l'endroit où on en est justement.

Alors, toujours en guise de contexte, je l'ai dit quelques instants, cinq nouvelles stations de métro, donc elles seraient ouvertes en 2031. Ça touche trois arrondissements directement, mais on s'entend que c'est un corridor, donc il y a des arrondissements limitrophes aussi qui sont impliqués. Une transformation importante à venir à proximité de ces stations de métro. On se rappelle que ces stations de métro sincères pour la plupart dans de grands centres d'achats, donc ils sont amenés à se réinventer. C'est un développement qui va s'échelonner sur plusieurs années, donc qu'ils vont façonner un milieu de vie plus complet au bénéfice de l'ensemble de la communauté.

La ville a déterminé dans ce corridor trois grands secteurs stratégiques, c'est-à-dire, des secteurs qui présentent d'importantes opportunités d'accueil de nouvelles activités urbaines, des logements notamment. La nouvelle station de métro Vertières à quelques mètres d'ici avec son terminus d'autobus représente un atout pour la requalification urbaine du secteur Pie IX-Vertières, donc qui est l'objet de cette consultation publique ce soir.

Alors, je le disais, trois grands secteurs stratégiques. Donc, pour la Ville, ça a été à maintes fois dit par les autorités municipales, un prolongement de métro, un transport collectif, un projet d'infrastructures de transports collectifs, c'est plus qu'un projet d'infrastructure, c'est un formidable levier de redéveloppement urbain. Donc, à ce titre, la ville a déterminé trois grands secteurs que vous voyez en taches rouges. Dans ce corridor, la ville aussi entreprend, entreprendra bientôt le réaménagement de la rue Jean talon, donc de la station Vertières jusqu'à la future station Madeleine-Parent. Et bien entendu, il y a toutes les interventions que la STM, La Société de transport de Montréal, réalise en lien avec la réalisation des futures stations de métro.

Donc, pour les prochaines diapos, donc je vais

laisser mes collègues poursuivre, notamment, avec des éléments de contexte avec une ligne de temps. Puis à toi, Rosalie.

Mme ROSALIE HUBER, conseillère en aménagement, chef d'équipe:
Merci, Karim.

L'objectif, ici, de la ligne de temps, c'est de vous présenter plusieurs activités qui ont, comme on dit, ils ont pavé la voie à la planification du secteur, et ce, depuis l'annonce du prolongement de la ligne bleue en 2018. Donc, suite à ça, la Ville a présenté sa vision pour le prolongement de la ligne bleue en 2020. Et, ensuite, à une échelle plus locale, l'arrondissement Saint-Léonard a communiqué ses orientations par le biais d'un programme particulier d'urbanisme en 2021, il a été adopté en 2021 pour la rue Jean talon est.

Celui-ci, le programme de l'arrondissement est intégré au plan d'urbanisme et de mobilité en 2025, donc l'an dernier, et le territoire du secteur Pie IX-Vertières est identifié dans le plan d'urbanisme et de mobilité comme un secteur prioritaire. Donc, ça nous mène à aujourd'hui avec la vision pour ce secteur, puis, en fait, c'est pour vous démontrer qu'on s'inscrit dans la poursuite de ces démarches et que la planification voudra refléter et préciser, en fait, les grandes

orientations qui sont déjà établies.

Donc, parlons maintenant, du cadre de planification. La vision présentée aujourd'hui pour le secteur s'appuie sur des documents de planification à l'échelle de la Ville, mais aussi à l'échelle des arrondissements. En premier lieu, le plan d'urbanisme et de mobilité, comme je disais, adopté l'an dernier, identifie des paramètres concernant le secteur Pie IX-Vertières, entre autres l'affectation mixte. On entend par là, c'est un milieu où on retrouve des habitations, des commerces, des services de proximité qui se côtoient. Aussi, il identifie un niveau d'intensification élevé. C'est-à-dire, une concentration d'activités urbaines, mais aussi une densité plus accrue. Donc, on remarque que le PUM, dans la dernière image au bas de l'écran, identifie une densité minimale, un seuil minimal l'intensité de 200 logements hectares, donc c'est identifié par la couleur lilas, et vous pouvez remarquer sur l'échelle graphique que c'est un niveau de densité quand même très élevé dans les plus élevés que le PUM identifié.

À l'échelle locale, le programme particulier d'urbanisme pour la rue Jean talon est adopté par l'arrondissement Saint-Léonard propose une transformation durable de la rue Jean Talon dans un

milieu complet résidentiel avec des services, et cetera. Donc, comme illustré sur l'image à gauche de l'écran, son territoire d'intervention se situe le long de l'axe commercial de Jean talon est, de la limite ouest de l'arrondissement jusqu'au boulevard Langelier. Le PPU identifié des orientations spécifiques pour le secteur Pie IX-Vertières comme représenté sur la carte schématique à droite de l'écran. La planification détaillée qui est en cours viendra compléter et préciser les orientations déjà établies et en collaboration évidemment avec l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension sur la partie qui est la plus à l'ouest.

Maintenant, je brosse un tableau des grandes caractéristiques et particularités du secteur Pie-IX-Vertières. Le secteur a une superficie de 25 hectares. Ça, c'est environ 35 grands terrains de soccer. Donc, c'est un grand territoire qui est réparti de part et d'autre de la rue Jean talon est à cheval sur deux arrondissements, donc Villeray-Saint-Michel-Parc Extension à l'ouest, pour environ le quart du territoire, puis l'arrondissement Saint-Léonard à l'est pour les trois quarts du territoire du secteur.

En termes de transport collectif, le secteur est bordé par le service rapide de bus sur le boulevard Pie

IX auquel s'ajouteront la station de métro Vertières, puis aussi un terminus d'autobus pour faire un pôle de mobilité très important. Le secteur, on remarque que c'est un secteur à vocation principalement commercial, comme vous savez. Il est bordé par des milieux résidentiels qui sont bien établis, dont un ensemble patrimonial dans l'arrondissement Villeray composé de maisons de vétérans, un secteur commercial aussi dans l'arrondissement Villeray à l'ouest, qu'on appelle le petit Maghreb sur Jean Talon, et aussi deux parcs qui sont en périphérie.

Avec l'arrivée du métro, le secteur est le théâtre de grande transformation. On le remarque déjà. La partie nord-ouest du centre d'achat Le Boulevard est le point d'entrée du tunnelier Lisette, peut-être que vous en avez entendu parler, qui creuse vers l'est et à ce jour en maintenant déjà franchi 400 mètres. Le chantier du métro a nécessité la déconstruction d'une partie de ce centre d'achat, dans lequel on se trouve. Vous pouvez le remarquer en comparant les deux photos aériennes à l'écran, donc celles de 2024 et celles de 2025 on voit la partie qui est identifiée en bleu qui a été démoli.

Le futur pôle de mobilité comprendra deux édicules de la station Vertières qui sont sous la responsabilité de la STM, et un terminus d'autobus sous la

responsabilité de l'Autorité régionale de transport métropolitain, la RTM. Parallèlement à la réalisation du prolongement de la ligne bleue du métro, la Ville planifie aussi le réaménagement de la rue Jean Talon Est. Et la Ville et les arrondissements sont bien sûr responsables de la planification du secteur, qui passe par l'encadrement des projets, mais aussi par la mise en œuvre des aménagements publics. Plusieurs études portant sur plusieurs thématiques ont été réalisées et ont permis d'élaborer un portrait-diagnostic du secteur.

Cette étape est importante pour bien comprendre le territoire et, ensuite, pour identifier des pistes de réflexion pour guider la mise en valeur du secteur. Dans les diapositives suivantes, je vous présenterai un à un les cinq constats qui ressortent cette analyse.

Donc, le premier constat, c'est un secteur qui est marqué par la présence des centres commerciaux. C'est des centres commerciaux qui ont été construits dans les années 60, 70 à une époque où tout était pensé pour l'auto. Donc, ça se reflète sur le territoire, on remarque que les bâtiments sont implantés en fond de lot, il y a de grandes aires de stationnement en avant. Donc, on constate aussi que ces commerces répondent à des besoins de la population locale et même au-delà. Ce sont des commerces qu'on remarque la vitalité, mais, par

contre, n'y contribue très peu à l'animation de la rue Jean Talon Est en tant que telle.

Sur un autre ordre d'idées, la Ville a un défi quand même compte tenu qu'elle n'est pas propriétaire de terrain dans le secteur. Donc, les terrains appartiennent à des propriétaires avec lesquels la ville devra s'entendre pour réaliser la vision d'aménagement qu'on veut proposer.

Le deuxième constat, c'est que le secteur a un fort potentiel de développement immobilier. Bon, comme vous savez, puis c'est identifié sur la carte en rouge, tout ce que vous voyez en rouge, c'est des vocations commerciales, donc des centres d'achat, des marchés, des supermarchés, et cetera. Et ces centres d'achats sont en mutation, donc en transformation. Puis, on remarque aussi qu'il y a de nouveaux projets résidentiels qui émergent qui sont de plus forts à gabarit, donc de plus grands bâtiments qui intègrent souvent du commercial au rez-de-chaussée ou des espaces communautaires; comme on voit sur l'image dans le cercle en haut de l'écran. Et ça contraste quand même avec le milieu existant, où on retrouve plutôt des maisons unifamiliales, des plex, et cetera. Et pour appuyer, dans le fond, pour les documents (inaudible) ont constaté ça et propose quand même d'aller vers une transformation du territoire qui

privilégie la mixité, les usages, une densification et l'intégration harmonieuse avec les quartiers résidentiels existants.

On constate aussi que c'est un secteur qui est déficitaire en équipement collectif, en fait, le secteur ne comprend aucun parc, sauf un parc canin que vous connaissez peut-être près du boulevard Provencher, il n'y a aucun équipement collectif dans le territoire non plus. Les rations en parcs et en espaces verts sont nettement en dessous de la moyenne montréalaise pour les deux arrondissements. Et les parcs et les équipements collectifs qui sont présents en périphérie du secteur, notamment dans le parc Hébert, sont à pleine capacité. Donc, il faudrait identifier des besoins prioritaires qui vont répondre non seulement à la population actuelle qui en a quand même besoin, mais aussi à la population qui viendra habiter dans le secteur.

Un autre constat, c'est que le secteur est déficitaire en espaces verts et il est fortement minéralisé. La carte que vous voyez à l'écran est quand même éloquente à ce sujet-là, là. L'on constate que le secteur est complètement gris, donc; les aires de stationnement, les toits des grands centres commerciaux, de grands bâtiments. Il y a peu d'arbres, on le constate aussi, sauf quelques alignements d'arbres, là, le long

des rues, mais très peu. En conséquence, bien, accentuation des effets, des îlots de chaleur, mais aussi une grande pression sur des infrastructures publiques, notamment, pour la gestion des eaux pluviales. Donc on pense que le verdissement, ce serait un levier qui serait essentiel pour accroître la résilience du territoire au changement climatique. Finalement, le dernier constat, c'est que c'est un secteur qui est quand même propice aux transports collectifs, mais peu à la mobilité durable. Donc, comme on le dit, il y a quand même une offre de transport actuellement avec le SRB sur le boulevard Pie IX, il y a certains trajets d'autobus aussi, et avec l'arrivée prochaine du métro, du terminus d'autobus, ça va devenir encore plus facile de se transporter par les transports collectifs. Mais actuellement, quand on regarde le secteur, il est principalement aménagé pour l'automobile, puis les conditions de marche sont quand même peu conviviales, puis pas très sécuritaires. On constate aussi l'absence d'un lien cyclable, notamment, dans, ou la rareté des liens cyclables, moi, je dirais, notamment, dans l'axe nord-sud, puis il n'y a pas vraiment de continuité du réseau cyclable, donc ça rend les déplacements en vélo assez difficile. Donc, on constate finalement que c'est un environnement

actuellement dominé par l'automobile qui freine le développement d'une mobilité active, sécuritaire et connectée.

Donc voilà, j'ai brossé le résumé du portrait-diagnostic. J'espère que ça met bien la table pour que vous entendiez maintenant ce qu'on à dire sur la vision d'aménagement préliminaire.

M. MAXIME LEMIEUX, conseillé en aménagement:

Donc, je vais vous présenter la vision et les orientations d'aménagement préliminaires qu'on propose pour le secteur qui sont, en fait, le fruit de démarches de réflexion depuis l'annonce du prolongement du métro. Donc, le contenu des prochaines pages, en fait, on va vous présenter, c'est l'objet de la consultation, c'est un des principaux objets. Il pourrait être optimisé en fonction des différentes activités de discussion qui vont venir dans le cadre des activités de la consultation de l'OCPM. Et on veut vraiment vous entendre sur ces propositions-là.

Donc, la vision qu'on vous présente permet de préparer la transformation importante à venir dans le secteur, dans la foulée de la réalisation du prolongement du métro. La vision vise à intégrer, en fait, les conclusions de démarche de consultation

publique qu'il y a eu par le passé, notamment, celle pour le programme particulier de Jean Talon Est et aussi pour le plan d'urbanisme et de mobilité. Donc, la vision qu'on propose ici de façon préliminaire, c'est de créer un futur milieu de vie complet de part et d'autre de l'axe commercial Jean Talon et qui est fortement connecté au pôle de mobilité qui va être créée par le métro, le terminus d'autobus et le SRB.

Donc, les six orientations préliminaires, elles se déclinent comme suit, comme vous voyez sur l'image ici, en fait, elles ont été élaborées à partir de constats qui sont principalement associés au portrait-diagnostic qui vient de vous être présenté. Les orientations touchent principalement, systématiques, sont l'aménagement de parc de voisinage, le déploiement d'équipements collectifs, les fonctions commerciales valorisées, le réseau de mobilité active à déployer, ainsi que le réseau routier, et, finalement, la création d'une forme urbaine qui favorise une mixité d'usage et de logement.

Dans les prochaines pages, dans le fond, on va vous présenter chacune des six orientations sous forme d'un plan schématique qui illustre les principes d'aménagement préliminaire. Donc, chacun de ces plans-là va être accompagné d'une marge qui montre un peu, qui va

permettre d'illustrer le propos. Donc, c'est vraiment des plans qui ne présentent pas des implantations construites ou des aménagements détaillés, on est plus dans l'ordre d'idées, de grandes idées qui pourront être bonifiées suite au bilan des activités de la démarche de consultation publique, là.

Donc, les premières orientations, vous voyez ici, elle vise à créer, en fait, des espaces verts comme cœurs de quartier. Comme on l'a vu précédemment dans le diagnostic, le secteur est quand même en manque de parcs de voisinage. Donc, l'intentions visées, en fait, c'est de structurer un nouveau quartier autour de deux grands espaces, deux grands parcs qui seraient connectés par des liens importants vers les quartiers existants, mais également vers les espaces de transport collectif.

Donc, la localisation de ces parcs-là est localisée stratégiquement, en fait, pour que ce soit dans des points bas de sites qui permettent aussi de faire la gestion intelligente de l'eau, la gestion efficiente des eaux. On retrouve, en bas à droite, une image, en fait, qui représente un exemple, le parc central avec la gestion de l'eau dans le parc Pierre-Dansereau au campus Mil Montréal. Donc, c'est un exemple de parc qui peut être aménagé qui permet de gérer efficacement l'eau, et qui permet de soutenir différentes activités aussi au

cœur du quartier.

La deuxième orientation touche le besoin d'intégrer de nouveaux équipements collectifs connectés aux espaces publics et aux transports collectifs. Donc, la desserte en équipements est actuellement saturée pour cette partie du territoire, ça a été mentionné dans le diagnostic, donc on veut transformer le territoire en un nouveau milieu de vie qui doit intégrer aussi de nouveaux services aux citoyens, que ce soit au niveau des équipements publics extérieurs ou intérieurs. Donc, la vision ici est proposée, elle vise à aménager des nouveaux équipements, par exemple, le centre sportif, des écoles, maisons de la culture, espaces communautaires, terrains sportifs extérieurs, plusieurs exemples qui répondraient, en fait, aux besoins de la communauté. Donc, on veut les localiser stratégiquement au pourtour des espaces publics qui seront créés et on veut les rendre aussi facilement accessibles depuis les quartiers existants et les rendre aussi accessibles depuis les points de transport collectif structural. On retrouve en bas à droite un exemple d'équipement collectif, c'est le centre Sanaaq dans l'arrondissement Ville-Marie si certains d'entre vous le connaissent, c'est enfin une maison de la culture avec une bibliothèque qui est localisée dans un bâtiment mixte,

donc avec du résidentiel aux étages et c'est un projet intéressant parce qu'il est connecté directement avec un parc et connecté presque directement aussi avec une station de métro à proximité.

La troisième orientation touche, en fait, la répartition cohérente et diversifiée des activités urbaines. On se rappelle que le secteur est actuellement, principalement, commercial et qui est très utilisé par les quartiers avoisinants. Donc, l'intention est bien attendue de maintenir cette offre commerciale là qui fonctionne bien. On veut la maintenir toutefois dans une forme un peu plus compacte et plus rapprocher de la rue Jean Talon Est. Donc, vous voyez sur la carte les taches rouges représentent un peu le déploiement de la fonction commerciale qui serait visée par le nouveau quartier. On veut favoriser une mixité d'activité d'usage dans les bâtiments, donc en intégrant des commerces, des services au rez-de-chaussée et à l'étage, des fonctions résidentielles ou d'autres types de fonctions. Les taches que vous voyez sur l'image qui sont plus jaunes, donc représentent la fonction principalement résidentielle qui est résidentielle, en fait, quand on se reproche plus près des quartiers existants au nord et au sud.

Donc, vous voyez un exemple en bas à droite d'un

projet immobilier multi-usage qui est la résidence des Ateliers dans l'arrondissement de RosemontPetite-Patrie, donc c'est des commerces qui sont au rez-de-chaussée avec du logement social aux étages, résidences pour aînés, et c'est au-dessus d'un terminus d'autobus et de métro. Donc, c'est un exemple qu'on vous donne ici.

On arrive à la quatrième orientation, en fait, qui vise à déployer de façon stratégique la forme urbaine qui va être générée par les futures constructions à venir dans le secteur. Donc, les objectifs du PUM sont clairs quant au développement aux abords du réseau de transport collectif structurant, tel que le métro, donc le développement immobilier doit soutenir une certaine densité pour maximiser les investissements publics en transports collectifs, réduire l'indépendance à l'auto, augmenter la mobilité active, soutenir la vitalité commerciale, puis offrir vraiment plusieurs services aux citoyens. Donc, l'orientation visée ici, c'est, bien, d'assurer une densité, une forme urbaine qui est adéquate pour soutenir cette offre en équipement, en service de proximité et en espaces verts.

Donc, il serait de prévoir qui aurait une variation des hauteurs et de densité qui est construite à l'échelle humaine avec des parties de plus hautes qui localiserait le long de Jean Talon, et près de la

station du métro. Donc, il y aurait une diminution graduelle de hauteur plus on se rapproche vers les quartiers adjacents pour être respectueux de la forme urbaine qui est déjà en place dans ces quartiers-là. Vous voyez, là, sur la carte, il y a un gradient de couleur, donc plus on est rouge, plus on serait élevé, plus on est jaune, plus on descendrait au niveau des hauteurs.

Il est à noter que le programme particulier Jean Talon est qui est actuellement en vigueur du côté de l'arrondissement de Saint-Léonard prévoit déjà des hauteurs pouvant atteindre jusqu'à 14 étages. Du côté de Villeray-Saint-Michel-Parc Extension, il y a pas eu d'exercices de planification aussi spécifique que le Programme particulier de Jean Talon, donc la réglementation devra être revue.

On retrouve à droite, un image, un projet de référence pour montrer un peu, un exemple, au niveau des gabarits de bâtiments qui seraient différents, donc différentes propositions de hauteur qui visent à respecter l'échelle humaine, l'échelle du piéton.
On arrive à l'avant-dernière orientation, qui est le cinquième, donc c'est, en fait, de viser à créer un nouveau réseau de mobilité actif qui est connecté au milieu. Donc, le diagnostic a permis de démontrer que le

secteur est peu propice à la marche et au vélo actuellement, fortement axé sur l'utilisation de l'automobile. Donc, avec l'arrivée du métro, le secteur va être encouragé à prioriser la mobilité active et diminuer les besoins en déplacement auto, donc la marche, le vélo, l'utilisation du transport en commun, on espère deviendra un choix évident pour les nouveaux résidents et deviendra un choix intéressant aussi pour les résidents des quartiers environnent. Donc, diminuant par le fait même, la dépendance à l'auto et aux stationnements.

Donc, l'orientation qu'on vous présente ici, vise à déployer un nouveau réseau de mobilité actif, donc qui est sécuritaire, efficace et conviviale. On veut améliorer l'accessibilité avec les quartiers environnants avec la station de métro et le terminus d'autobus. On veut créer de nouvelles voies cyclables, et un nouveau réseau piéton, particulièrement, dans l'axe nord-sud. Vous le voyez sur la carte, là, donc les traits plus bleus représentent les voies cyclables, les très verts représentent les liens de mobilité active, les liens de piétons. Donc, le but, c'est de ratisser la trame existante du secteur qui était bloqué par le centre d'achat et les stationnements autour du centre d'achat, donc c'est un peu de ratisser les rues qui

venaient se bloquer sur les centres d'achats.

L'image que vous voyez en bas à droite est un exemple, en fait, du réseau express vélo Saint-Denis. Donc, vous voyez sur la carte, le gros trait bleu était enfin la proposition aussi d'un texte réseau express vélo qui se déplora sur Jean Talon et qui fera l'objet aussi d'une séance d'information à la fin de l'automne, là, comme ça a été mentionné plus tôt.

Finalement, la dernière orientation touche le réseau routier, donc on vise à intégrer un réseau routier optimisé et apaisé. Donc, l'amélioration de déplacements actifs et collectifs dans le secteur doit passer par une réduction des déplacements automobiles qui permettra d'intégrer des milieux de vie apaisés au niveau de la circulation. Donc, dans la façon qu'on voit la vision pour le secteur, c'est de limiter le nom de nouvelles rues locales au sein du quartier, et qui serait localisé à des endroits stratégiques pour desservir les nouveaux bâtiments du secteur. Donc, le but de ça, c'est d'assurer une quiétude dans le quartier, de minimiser le transit, de prévoir les livraisons qui seraient dans des espaces intérieurs des bâtiments, donc plus près de la rue Jean Talon, d'éviter de faire le camionnage, en fait, à l'intérieur du quartier. Et tout ce qui touche le stationnement, ben,

se fera aussi à l'intérieur des bâtiments dans des stationnements souterrains. Il est visé de ne pas avoir de stationnement en surface.

Donc, on arrive avec les prochaines étapes, là, c'est les dernières planches de la présentation. Donc, les prochaines étapes, pour imaginer le quartier de demain, bien, en fait, vous êtes conviés à contribuer dans le cadre des activités, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, des activités de consultation, à vous prononcer sur ce qu'on vous présente aujourd'hui, c'est une vision préliminaire qui pourrait être appelée à être évoluée, selon les questions qui seront posées ou les commentaires qui seront proposés dans les prochains moments de consultation. Donc, le but c'est de répondre aux aspirations de la communauté et à vos besoins également.

Donc, je termine avec la dernière page ici, qui est les prochaines étapes qui vont être localisées à partir de 2027. Donc, durant l'automne, il va avoir les activités de la consultation publique et ça va se terminer par un rapport de consultation par le CPM, par l'Office de consultation publique, qui devrait être à la fin de l'année ou au début de l'année prochaine. Donc, il y aura des recommandations qu'on va devoir analyser, nous, la Ville, pour voir comment on peut faire évaluer

la proposition de vision qu'on vous a proposée aujourd'hui. Donc, suite à ça, il y aura l'élaboration de documents de planification détaillée, en fait, qui est un document qui va permettre de développer des stratégies pour encadrer le développement immobilier et, également, tous les espaces publics qui vont être déployés dans le secteur. Il y aura une proposition d'un plan d'ensemble, donc un plan plus détaillé que qu'est-ce que vous avez vu dans les schémas aujourd'hui qui va proposer des implantations bâties, des aménagements de parcs espaces verts, des nouvelles rues, donc ça, ça fera partie du document, c'est une proposition qu'on fera.

Ce document-là va faire l'objet d'une nouvelle consultation publique, donc vous serez appelée à vous reprononcer en 2027 et, lorsque le document sera complété, il sera adopté par les instances municipales. Et, par la suite, graduellement surtout à partir de l'ouverture de de station métro, donc, il y aura le traitement des projets immobiliers, là, qui seront déposés par les différents propriétaires en fonction de la nouvelle réglementation qui va être en vigueur à partir du document de planification qui va avoir été adaptée. Donc, ça complète notre présentation, on vous remercie beaucoup de nous avoir écoutés.

LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup pour cette présentation qui est très claire, mais je crois quand même qu'on va avoir des questions, à commencer par les commissaires. Donc, il y aura une pause comme je l'ai annoncé, mais juste avant la pause, je vais me permettre, là, à mes collègues commissaires de poser quelques questions d'éclaircissement ou de précision. Je vais commencer par mon collègue Mikael St-Pierre, qui est en ligne, qui a peut-être une ou deux questions pour les représentants de la Ville.

M. MIKAEL ST-PIERRE, commissaire à l'OCPM:

Oui, merci beaucoup. Merci beaucoup, Éric. On m'entend bien?

LE PRÉSIDENT:

Oui.

QUESTIONS DES COMMISSAIRES.

M. MIKAEL ST-PIERRE:

Super. Merci beaucoup à l'équipe du Service d'urbanisme et de mobilité.

Donc, ma première question va s'adresser à vous. Je

fais référence à un document que la Ville a déposé à la commission qui est disponible notamment sur le site web de l'Office de consultation publique, qui est un rapport sociodémographique du corridor Jean Talon Est qui correspond, en fait, au corridor de développement du projet de prolongation de la ligne bleue, puis je vais parler d'abordabilité, puis de logement avec ma première question.

Donc, dans ce rapport-là qui a été produit en 2024, un des grands constats assez importants, c'est que le secteur, donc le grand secteur, mais notamment le secteur qui est visé avec la consultation, est un risque d'embourgeoisement. Donc, la question est toute simple. Est-ce que, de votre côté, il y a des mesures qui sont envisagées pour prévenir le phénomène d'embourgeoisement, puis s'assurer une rétention de la population, des ménages locaux de façon abordable dans le futur projet?

LE PRÉSIDENT:

Qui veut répondre?

M. KARIM CHAREF:

Je prends toujours les questions difficiles, mais c'est correct. Je vais esquisser un élément de réponse, puis

j'ai un collègue du Service de l'habitation qui pourrait éventuellement poursuivre.

On a, effectivement, il y a toujours ce risque quand les stations de métro arrivent, il y de la densité, puis la question est tout à fait légitime. La Ville priorise beaucoup l'offre en logement hors marché dans le corridor. Donc, vous avez tous une connaissance à une époque du règlement du RRM qui est en train d'être modifiée, mais disons, que la cible ou la priorité demeure l'air même, c'est-à-dire, offrir une part importante de logements hors marché, le maximum de logements hors marché. La cible, actuellement, c'est 20%. Donc, c'est un des moyens pour assurer une certaine... une certaine gestion de l'embourgeoisement ou de la gentrification.

Donc, Laurent, pourrais-tu compléter, éventuellement, oui ou apporter des précisions par rapport...

M. LAURENT LUSSIER, Service de l'habitation:

Un complément de réponse?

M. KARIM CHAREF:

Tantôt?

///

LE PRÉSIDENT:

Soit maintenant ou plus tard, comme vous le souhaitez. On a un micro pour vous.

M. KARIM CHAREF:

Oui. Laurent Lussier est du Service de l'habitation. Donc, il va apporter des précisions.

M. LAURENT LUSSIER:

Oui, bien, c'est des précisions très brèves, là. Je pense qu'effectivement, il faut comprendre que notre intervention, elle se limite au *stock* qu'on ajoute, hein, parce qu'on ne peut pas venir par une réglementation, par exemple, agir sur les loyers des logements existants.

Donc, c'est vraiment par l'ajout de logements qu'on va venir faire notre intervention. Pour ça, effectivement, on a des outils réglementaires, comme règlement d'inclusion, mais il y a d'autres outils, comme, qui sont à la disposition aussi des arrondissements, comme le zonage incitatif, par exemple, le zonage différencier, donc les outils réglementaires. Puis, sinon, bien, c'est essentiellement aussi sur les programmes, là, des gouvernements qu'on s'appuie.

Donc, il y a différentes formules de financement qui peuvent reposer à différents degrés sur les

programmes gouvernementaux, mais on s'entend que généralement, là, surtout pour atteindre des loyers qui sont très abordables, on a besoin de la part des gouvernements, donc il faut, donc la réponse, elle se situe dans la rencontre entre les outils que la Ville peut déployer et sa capacité à venir canaliser les différents investissements des gouvernements dans leurs programmes d'habitation.

Sinon, au-delà de ça, je pense, au niveau réglementaire, là, les arrondissements, on peut travailler sur le maintien, la salubrité, on peut travailler sur la conversion du logement locatif, par exemple, mais je pense qu'au sens du secteur, là, on regarde beaucoup plus l'ajout de l'offre, là.

M. MAXIME LEMIEUX:

Je voudrais peut-être ajouter un complément.

LE PRÉSIDENT:

Oui, allez-y.

M. MAXIME LEMIEUX:

Donc, au-delà de la question du logement abordable, là, qui est une question importante sur la gentrification, bien, on le voit aussi l'élaboration de la vision dans

un nouveau quartier où est-ce qu'il y a de nouveaux services qui sont créés pour l'ensemble des citoyens; donc, des espaces sportifs intérieurs, extérieurs, des nouveaux parcs, donc ça vient augmenter aussi la qualité de vie des citoyens. C'est d'une certaine façon aussi ça fait partie aussi de l'objet de la gentrification, là.

LE PRÉSIDENT:

Merci pour ces réponses. Mikael, est-ce que vous aviez une deuxième question?

M. MIKAEL ST-PIERRE:

Oui, j'aimerais savoir, d'abord, s'il y a une personne représentante de la STM qui est disponible pour répondre à la question.

LE PRÉSIDENT:

Oui, il y a une représentante de la STM qui serait ici. Donc, vas-y avec ta question au représentant. Merci.

M. MIKAEL ST-PIERRE:

Merci beaucoup. Bon, il y a quand même eu une présentation assez détaillée, la vision, les orientations, on comprend, puis on sait bien, là, que la Société de transport de Montréal est propriétaire,

notamment, du Centre Le Boulevard où vous êtes présentement.

Moi, j'aimerais connaître un peu mieux les intentions de la STM par rapport à au terrain dans le secteur, notamment du Centre Le Boulevard. On comprend avec les schémas qui ont été présentés qui a des intentions d'intervention. Donc, pour la STM, simplement de m'indiquer, d'extrapoler un petit peu, c'est quoi les intentions, puis peut-être parler des échéanciers aussi pour les terrains qui leur appartiennent.

Mme CYBÈLE TRÂN, pour la STM:

Oui, bonsoir. Je m'appelle Cybèle Trân, je suis au projet de la ligne bleue du métro. Bien, merci pour votre question. Effectivement, la STM s'est retrouvée avec le projet de la ligne bleue propriétaire du site du centre commercial Le Boulevard où on est actuellement. Pour le moment, il n'y a pas de projet d'arrêter. C'est sûr que la STM est propriétaire, mais la STM n'est pas un promoteur de développement immobilier, donc c'est à travers une société en commandite que le site va à être développé. Les intentions dans la STM, c'est bien sûr de collaborer avec les représentants municipaux à la ville centre, à l'arrondissement aussi pour pouvoir faire un projet qui va être intéressant et profitable pour la

communauté, qui va pouvoir aussi bénéficier au financement du transport collectif.

Mais pour le moment, il n'y a pas un projet encore de fixer sur le site.

LE PRÉSIDENT:

Merci. Merci, Mikael. Monique. À oui, un complément, allez-y.

M. KARIM CHAREF:

Je veux juste apporter un complément de réponse. Au-delà des intentions de la STM, puis y compris les autres propriétés, les autres promoteurs, les objectifs pour la Ville, c'est de fixer dès maintenant les règles du jeu, c'est-à-dire, d'établir cette vision, d'établir un cadre réglementaire utilement à l'intérieur duquel, bien, les promoteurs, y compris Transgesco et la Société en commandite, s'intégreront, s'inscriront dans ces grandes orientations, puis cette nouvelle réglementation. Donc, l'objectif pour la Ville, c'est de fixer les règles du jeu dès le départ.

LE PRÉSIDENT:

Merci, merci beaucoup. Monique.

///

Mme MONIQUE TESSIER, commissaire à l'OCPM:

Oui, j'aurais une question relativement à deux éléments que j'ai vus dans la présentation. En tout début de présentation, vous avez mentionné qu'un défi pour cette vision, c'est que la Ville n'est pas propriétaire des terrains et qu'elle devra s'entendre avec les propriétaires des terrains. Et plus loin, dans la présentation, on comprend bien que la vision s'articule autour de deux grands parcs centraux, c'était même mentionné et structuré la construction du secteur autour de deux nouveaux parcs.

Dans ce contexte-là, quels sont les mécanismes puis qui pourraient permettre d'envisager la réalisation de ces éléments centraux? Puis, à quel moment du développement du secteur, la Ville souhaiterait-elle que ces éléments-là soient aménagés?

M. MAXIME LEMIEUX:

Oui, donc par rapport au développement des espaces publics dans le secteur, notamment, les deux parcs que vous faites mention, bon, on a différents leviers à la Ville. Il y a des leviers réglementaires pour exiger des espaces pour des parcs, il y aura aussi une négociation qui devra être entreprise avec les divers propriétaires pour atteindre notre cible, qui est d'au moins 20 % pour

l'ensemble du secteur de planification au nord et au sud.

Vous parlez d'autres mécanismes aussi qu'on pourrait avoir pour trouver. Je ne sais pas si vous en avez d'autres à proposer.

M. KARIM CHAREF:

En fait, il y a plusieurs leviers qui sont à la disposition de la Ville. Il y a le levier réglementaire, donc il y a un règlement qu'on appelle les contributions pour fin de parcs, donc ça, c'est 10 % que la Ville peut aller chercher par la voie réglementaire, lorsqu'il y a des projets qui se présentent. Puis l'autre volet, bien, c'est le volet de la négociation, donc avec les promoteurs.

Puis, pour, dans le cadre de ces négociations, il y a des leviers immobiliers, la préemption, le droit de préemption, négociation de gré à gré, expropriation. Donc, tout l'éventail de leviers immobiliers seront actionnés pour atteindre cette cible de 20 %, effectivement, qui est nécessaire dans un contexte de carence en espaces verts, comme à mentionner nos collègues.

///

LE PRÉSIDENT:

Merci. As-tu une autre question?

Mme MONIQUE TESSIER:

Oui, j'aurais une question de clarification par rapport à un énoncé qui avait à la diapositive 22 ou 24, je ne suis plus certaine qu'on vise une densité adéquate pour soutenir les investissements publics ou les équipements publics. Qu'est-ce que vous entendez par densité adéquate qui peut soutenir des équipements publics?

M. MAXIME LEMIEUX:

On parlait, on fait référence à une densité minimum pour pouvoir intégrer de nouveaux équipements collectifs pour payer pour de nouveaux espaces verts de nouveaux équipements intérieurs, par exemple, de nouveaux centres sportifs, des espaces communautaires, pour pouvoir aussi investir dans l'aménagement du domaine public, les nouvelles voies de circulation, les voies cyclables. Donc, c'est un peu une densité qui permet une échelle humaine intéressante, mais qui permet de soutenir le développement aussi, des équipements au profit de la population.

///

Mme MONIQUE TESSIER:

Merci.

LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup. Alors, on va maintenant prendre la pause. Donc, on a une pause de 15 minutes. Je vous rappelle que la pause permet à ceux qui ne sont pas déjà inscrits au registre d'aller vous s'inscrire si vous souhaitez poser des questions, donc, après la pause, on passe à la période de questions-réponses des citoyens. Pour participer au téléphone, il y a un numéro de téléphone qui est le 438-809-7799. Et pour participer par Zoom, vous devez utiliser le lien qui est dans la section lien et documents de la page de consultation sur le site web de l'Office de consultation publique de Montréal. Donc, on vous renvoie dans 15 minutes. Merci.

SUSPENSION POUR LA PAUSE

REPRISE

PÉRIODE DE QUESTIONS-RÉPONSES DES CITOYENS:

LE PRÉSIDENT:

On reprend, donc, maintenant la séance d'information de la partie questions-réponses. Avant de commencer, je

rappelle quelques consignes importantes; la période donc qui est consacrée aux questions, donc ce n'est pas encore le moment d'exprimer une opinion, ça, ça va se faire à un autre moment. Donc, ce soir, on est à la période de questions pour des éclaircissements ou avoir donc plus de précisions sur le projet qui est présenté. Chaque personne peut poser un maximum de deux questions par tour. On va alterner entre les personnes présentes ici dans la salle, celles qui sont au téléphone ou qui participent par Zoom.

Donc, je rappelle pour poser une question par téléphone, on voit ici, les consignes à l'écran. Donc, composez le 438-809-7799, ensuite, on fait le 0 pour français et on utilise l'identifiant de la réunion qui est le 546 857 6125 suivi du dièse et on va diriger vers une salle d'attente virtuelle où vous entendrez la séance dans votre téléphone. Lorsque vous serez appelé, donc il y a quelqu'un qui va vous appeler, vous pourrez ouvrir votre micro et poser votre première de vos questions.

Et, donc, également, par Zoom, donc on va sur le site web pour accéder au lien Zoom et donc, vous cliquez sur le lien et vous pourrez participer, donc, de façon virtuelle.

En principe, les questions sont adressées à moi,

donc c'est des questions adressées à la commission, et c'est à moi à rédiger les questions aux représentants du SUM. Comme vous l'avez constaté, il y a aussi des représentants de la STM qui sont ici, il y a des représentants, comme ç'a été mentionné des deux arrondissements, également Transgesco, qui est ici dans la salle, donc si jamais il y a des questions qui les concernent, je pourrai les interpeller le cas échéant. Alors, donc cela fait, on serait prêt à entendre un ou une première intervenante.

VOIX DANS LA SALLE:

Oui, j'invite Ronald dans la salle à se lever et à venir poser sa question au micro.

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Ronald. Le micro est juste derrière vous.

M. RONALD FITZSIMMONS:

Oui, c'est Ron Fitzsimmons. O.K. Moi, je demeure sur 24 et Everett, puis, d'après votre page 5, principe d'aménagement préliminaire, ils vont faire des *buildings* maximums, il peut aller 14 étages. Moi, je demeure collé. *So*, ils vont être là. Puis comment est-ce que vous pouvez, comment est-ce que vous figurez ça que ces

buildings-là vont être du monde, ils ont mis des voitures.

Est-ce que vous avez figuré que quand il veut prendre le métropolitain, ils vont prendre la rue 24 où est-ce que je demeure et 23 pour revenir ou la rue Gène, est-ce qu'ils ont figuré le montant de voiture? Pas seulement, où est-ce qu'ils vont stationner toutes ces voitures-là, souterrain? Puis, je me demande; est-ce que ce plan-là, est-ce que c'est coulé dans le béton ou est-ce qu'on peut le contester?

Parce que je sais il y a beaucoup de monde dans le quartier, où est-ce que je demeure, je suis là depuis 1960, alors je connais beaucoup beaucoup de monde, puis jai eu beaucoup de changements dans le quartier, puis ce changement-là, c'est pas, il ne pense pas à les gens qui sont là, c'est un quartier résidentiel où est-ce qu'on demeure. Déjà qu'on...

LE PRÉSIDENT:

O.K., je vais... O.K., je vais vous arrêter ici parce que là, vous tombez dans l'opinion, puis vous avez déjà posé quatre questions dans votre question.

M. RONALD FITZSIMMONS:

(Inaudible).

LE PRÉSIDENT:

Oui.

M. RONALD FITZSIMMONS:

O.K.

LE PRÉSIDENT:

Donc, on va commencer, je vais demander de répondre à votre question, en fait, c'est, moi, j'ai entendu deux questions sur les hauteurs et sur la circulation, également, et même le stationnement. Donc, il y a trois, trois questions.

M. RONALD FITZSIMMONS:

Et l'infrastructure, l'égout.

LE PRÉSIDENT:

O.K., quatre questions.

M. RONALD FITZSIMMONS:

Et l'eau.

LE PRÉSIDENT:

Qui veut répondre?

///

M. KARIM CHAREF:

Bonjour, Monsieur. Merci pour votre question qui est très légitime. Je vais juste vous rassurer ce qui est présenté aujourd'hui n'est pas coulé dans du béton, c'est pour ça qu'on est en consultation publique, donc, c'est des propositions. Le 14 étages, il ne s'agit pas de 14 étages mur à mur, c'est la réglementation d'urbanisme du côté Saint-Léonard autorise d'aller à certains endroits à 14 étages, mais il n'est pas question d'aller à 14 étages partout de façon uniforme, ça va être étudié de façon plus fine, lorsqu'il y aura des projets qui seront déposés.

La question de la circulation est très pertinente. On a une nouvelle station de métro qui s'en vient, donc...

M. RONALD FITZSIMMONS:

Pas tout le monde qui va prendre le métro.

M. KARIM CHAREF:

Il y a une nouvelle station de métro qui s'en vient. La Ville avec ses partenaires vont offrir un cocktail d'offres aux transports collectifs actifs. Il n'est pas question d'interdire la circulation automobile, on n'est pas dans une optique de combattre l'auto solo, mais il

va falloir dans ce quartier, c'est un petit peu la vision qui est présentée, circuler le moins possible dans le quartier, futur quartier, en véhicule. Les accès en véhicule pour les quartiers environnants seront maintenus, seront gérés adéquatement, malgré une densité où un nouveau quartier qui s'en viendrait au pourtour de la nouvelle station de métro.

Donc, encore une fois, ce n'est pas coulé dans du béton, on est vraiment dans les éléments de visite actuellement, donc vous avez encore le loisir d'émettre une opinion, puis de donner, un petit peu, votre contribution. Puis l'Office, donc, recevra votre opinion, puis nous fera des recommandations (inaudible).

M. RONALD FITZSIMMONS:

Alors, c'est à suivre de près. O.K.

LE PRÉSIDENT:

Mais je veux insister là-dessus, c'est important; donc, ce soir, on pose des questions, et il y aura toute une période par la suite à partir de demain où vous pourrez effectivement soumettre vos opinions par rapport à la vision que ce soit en ligne, sur le site de l'Office ou venir présenter un mémoire et une opinion lors des séances publiques d'audition des opinions. Alors voilà.

Oui, un complément de réponse. Allez-y.

Mme ROSALIE HUBER:

Oui, je voudrais ajouter un complément d'information. J'ai cru comprendre que vous avez mentionné la rue Everett, c'est bien ça?

M. RONALD FITZSIMMONS:

Comment?

Mme ROSALIE HUBER:

Vous avez mentionné la rue Everett.

M. RONALD FITZSIMMONS:

Oui, le 6 24 et Everett, maison de coin.

Mme ROSALIE HUBER:

Exact. O.K., j'ai bien compris. Peut-être avec le schéma qui est à l'écran, c'est plus facile, mais peut-être mentionné que la proposition vise à graduellement descendre les hauteurs vers les quartiers existants. Donc, le gradium couleur, plus c'est pâle, moins c'est haut. Donc, c'est vraiment pour favoriser une intégration avec les maisons qui sont de plus basses, bien, des deux étages ou un étage autour.

Donc, la proposition ne va pas dans le sens d'avoir un 14 étages sur Everett, c'est plus pour être concret dans la réponse. Oui.

M. RONALD FITZSIMMONS:

Sur 24, sur 24. O.K. Est-ce que c'est des appartements à louer ou c'est des condos? On ne le sait pas encore.

Mme ROSALIE HUBER:

Non, on ne le sait pas encore.

M. RONALD FITZSIMMONS:

On ne le sait pas encore. O.K.

LE PRÉSIDENT:

Alors là, on est juste dans la prévision préliminaire. Donc, on n'est pas dans les projets.

On va passer au prochain intervenant. Je vous remercie beaucoup.

M. RONALD FITZSIMMONS:

Merci.

VOIX DANS LA SALLE:

J'appelle maintenant Geneviève Tremblay-Fafard dans la

salle.

LE PRÉSIDENT:

Bonsoir.

Mme GENEVIÈVE TREMBLAY-FAFARD:

Bonsoir. Je vais avoir essentiellement une question, dans le fond, pour les personnes les plus pauvres qui ont besoin de logements sociaux, d'alimentation saine, puis pour les itinérants qui vont habiter, puis transiger dans le métro tout ça, il va avoir besoin mettre, par exemple, des toilettes publiques ou de halte chaleur, mais de quelle façon, bien, ça va s'intégrer dans votre projet, mettons, des logements sociaux et autres? Merci.

LE PRÉSIDENT:

Merci pour votre question.

M. MAXIME LEMIEUX:

Bien, par rapport, à la fine conception des espaces publics et des éléments que vous mentionnez qui pourraient aider par rapport à l'itinérance, on n'est pas rendu à ce niveau de détail là, là. Au niveau du logement hors marché, bien, ça va suivre tel que l'on a

mentionné plus tôt, les cibles d'avoir au moins 20 % de logements hors marché ou abordables pour permettre aux populations les moins bien nanties de pouvoir aussi vivre dans le quartier.

Puis, en rapport, aux aménagements fins de comment vont être faits les espaces publics, par exemple, vous parlez de toilettes ou autres, là, on va être vraiment dans une étape ultérieure plus tard quand on va être à faire la fin design des espaces de conception. Mais c'est sûr que tous les types de populations vont être pris en considération, là.

Mme GENEVIÈVE TREMBLAY-FAFARD:

O.K., est-ce que je peux rajouter une question, s'il vous plaît?

LE PRÉSIDENT:

Oui, vous avez droit à une deuxième question. Allez-y.

Mme GENEVIÈVE TREMBLAY-FAFARD:

O.K. Est-ce que 20 % pour vous, c'est acceptable parce que pour moi, non, là. (Inaudible), je m'excuse de poser une question en opinion, mais pour moi, ce n'est pas acceptable, là.

M. MAXIME LEMIEUX:

C'est bien sûr qu'on en voudrait le plus possible. En ce moment, là, il y a un règlement qui existe à la Ville, un règlement pour la métropolinisme mixte, c'est la cible. Ce qui est difficile parfois, c'est de trouver le financement pour le ces projets-là. Je sais pas si, peut être, non. Donc, c'est la cible, on va en faire le plus possible. On est d'accord avec vous qu'il faut rendre le jugement le plus abordable possible.

Mme GENEVIÈVE TREMBLAY-FAFARD:

Merci.

LE PRÉSIDENT:

Puis, je vous rappelle qu'il y a une période d'audition des opinions, donc je vous invite à venir exprimer votre opinion à ce moment-là. Prochain intervenant.

VOIX DANS LA SALLE:

La prochaine personne est au Téléphone, c'est Sarah Martel.

LE PRÉSIDENT:

Madame Martel, on vous écoute. Madame Martel?

///

Mme SARAH MARTEL:

Oui, bonjour.

LE PRÉSIDENT:

Bonjour.

Mme SARAH MARTEL:

Oui. Donc, moi, ma question, c'est pour la sécurisation des piétons sur les mesures qui sont présentement pensées ou prises ou qui ont déjà été prises dans d'autres sessions similaires. Parce que présentement, Jean Talon même avant la construction du métro, est actuellement dangereuse à cause de toutes les entrées de stationnement de centre commercial. Donc, c'est quoi les mesures que vous pensez pouvoir prendre assez rapidement?

LE PRÉSIDENT:

Merci pour la question. Réponse? SUM ou...

Mme ROSALIE HUBER:

Bien, je peux peut-être répondre de façon plus générale, puis mes collègues pourraient compléter, parce que le réaménagement de Jean Talon va changer, transformer la rue pour la rendre plus sécuritaire, plus conviviale.

Mais du point de vue d'implantation de bâtiments qui viennent animer la rue, la proposition de vision, c'est vraiment d'implanter au rez-de-chaussée des commerces, donc accessibles, depuis le trottoir de la rue Jean talon, et diriger toutes les circulations des livraisons et des circulations automobiles derrière les commerces, donc à avoir des très très spécifiques entrées chartières pour les camions.

Donc, vraiment contrôler la circulation des camions pour rendre le parcours, en fait, sur Jean talon plus sécuritaire. Mais pour l'aménagement plus fin de la rue, évidemment, il y aura, on vous l'a dit déjà, une séance d'information à la fin novembre où là, on pourra, la STM pourra, bien non, la Ville pourra répondre aux questions plus spécifiques sur la rue Jean talon.

Mme SARAH MARTEL:

D'accord. Mais ma question aussi posait sur s'il y avait des exemples que vous avez faits dans des projets antérieurs qu'on pourrait regarder, en fait, je pourrais regarder après?

LE PRÉSIDENT:

Des exemples ailleurs.

///

Mme SARAH MARTEL:

De, bien, mesure que (inaudible) ont été fait dans des projets similaires.

M. KARIM CHAREF:

Oui, bonjour, Madame Martel. Ce qu'on vous propose, c'est, on prend vos coordonnées, puis on vous transmet toute l'information des exemples de types de sécurisation pour piétons. Donc, on pourrait vous les envoyer par écrit si vous permettez.

Mme SARAH MARTEL:

Oui.

M. KARIM CHAREF:

De sorte à ce que vous pourriez les voir de façon à tête reposée puis émettre une opinion à cet égard éventuellement. Puis, je rappellerai que pour si votre question touche spécifiquement le réaménagement de la rue Jean talon, donc il y a une séance d'information spécifique sur ce projet avec les solutions qui vont être amenées à cet égard. Donc, ça va se faire au mois d'automne de cette année.

Mais d'ici là, comptez sur nous pour vous transmettre le plus d'informations sur les précédents ou

des solutions qui sont faites ailleurs.

Mme SARAH MARTEL:

Super. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT:

Merci à vous. Prochaine personne.

VOIX DANS LA SALLE:

Oui, j'appelle Josée Plante, qui est dans la salle à venir poser sa question au micro.

LE PRÉSIDENT:

Bonsoir, Madame.

Mme JOSÉE PLANTE:

Bonsoir. J'habite dans le district François-Perrault, donc à côté. Ça fait déjà plusieurs années qu'on supporte le bruit de construction de tout bord et de tout côté. C'est une belle vision. Ma question va être très simple. Qu'est-ce qui se passe avec les infrastructures commerciales qui sont déjà là? Est-ce qu'on démolit tout, puis on recommence? C'est ma question.

///

M. MAXIME LEMIEUX:

Je peux peut-être commencer avec une réponse. À court moyen terme, il est souhaité de préserver la structure commerciale existante, le centre d'achat que vous voyez ici, le plus longtemps possible avec les commerces qui sont en place.

Vous l'avez vu dans la vision, le projet, le secteur est quand même appelé à évaluer, donc il y a déjà une partie du centre d'achat qui a été démoli comme il a été présenté. Le centre d'achat est appelé à évoluer aussi, mais l'objectif c'est vraiment s'il y a un redéveloppement de relocaliser le plus possible de commerces dans de nouveaux bâtiments, dans des rez-de-chaussée, par exemple, avec les mêmes genres de commerce pour avoir la même diversité commerciale.

Donc, c'est un objectif qui va être vraiment soutenu autant dans la conception des projets immobiliers avec les propriétaires que dans les relations avec les locataires aussi des commerces. Donc, c'est de préserver la structure le plus possible, mais dans une bonne forme construite qui va être plus rapprochée de Jean Talon.

LE PRÉSIDENT:

Merci à vous. Prochaine personne.

VOIX DANS LA SALLE:

Oui, la prochaine personne est au téléphone, c'est Christian Toussaint.

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Toussaint, on vous écoute. Monsieur Toussaint?

M. CHRISTIAN TOUSSAINT:

Bonjour.

LE PRÉSIDENT:

Oui, on vous écoute.

M. CHRISTIAN TOUSSAINT:

M'entendez-vous bien?

LE PRÉSIDENT:

Très bien.

M. CHRISTIAN TOUSSAINT:

Good. Bien, tout d'abord, bravo, c'est, j'ai bien aimé la présentation. C'est un projet ambitieux.

Ma première question est par rapport au stationnement. Il y a énormément de centres d'achats dans ce secteur-là. Avez-vous évalué le nombre de stationnements

qu'il y a présentement dans ce périmètre-là? Puis, comme vous allez en mettre en souterrain, avez-vous une idée du nombre de stationnement souterrain à terme quand que le projet va terminer?

LE PRÉSIDENT:

Merci pour la question. Réponse.

M. MAXIME LEMIEUX:

Mais je ne crois pas qu'on ait le nombre de stationnements existants du centre d'achat. À moins que je me trompe. Cela dit, dans les futures constructions, le but est quand même de, on en a parler, là, de favoriser le déplacement actif et de minimiser les besoins en déplacement auto et en stationnement.

Donc, déjà le plan d'urbanisme et de mobilité prévoit qu'aux abords des stations de transports collectifs structurants, le nombre de cases de stationnement maximal autorisé est limité. Si jamais vous consultez PUM, c'est maximum de .5 cases par logement, puis un autre ratio par rapport aux espaces commerciaux. Donc, il serait souhaité d'avoir moins de cases de stationnement pour l'avenir au profit du transport collectif. Donc, ça sera à voir en fonction de la conception des bâtiments.

M. CHRISTIAN TOUSSAINT:

O.K. Deuxième question.

LE PRÉSIDENT:

Oui, allez-y.

M. CHRISTIAN TOUSSAINT:

Et ça concerne le développement des équipements plus collectifs. Vous avez parlé de maison de la culture (inaudible) parlé tantôt, mais je l'ai vu dans le questionnaire, il y a un projet de faire une bibliothèque aussi, j'ai entendu déjà parler que Saint-Léonard et l'arrondissement Villeray-Parc-Extension- Saint-Michel pourrait s'unir ensemble. Est-ce que c'est un projet de faire une bibliothèque et une maison de la culture comme un peu comme (inaudible) ou c'est juste une maison de la culture?

M. MAXIME LEMIEUX:

En ce moment, bien, comme on l'a présenté tout à l'heure, c'était des exemples de type d'équipements. On est pas encore assez loin dans nos études de besoins pour savoir exactement quel équipement va être localisé à quel endroit dans le secteur Pie IX. C'est sûr qu'on

va vouloir en intégrer le plus possible, mais ça va être en fonction des besoins existants de la population, des besoins à venir, puis aussi avec une répartition équitable sur l'ensemble du territoire montréalais de certains équipements, notamment, dans Saint-Léonard, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension et RosemontPetite-Patrie.

Donc, à cette étape-ci, on n'est pas en mesure de vous dire quel équipement sera localisé à quel endroit.

LE PRÉSIDENT:

Alors, merci. Merci pour vos questions. On va passer à la prochaine personne. Et j'en profite pour dire que lors des soirées d'audition des opinions, donc c'est, oui, exprimer des opinions, mais aussi proposer des idées. Donc, ceux qui ont des idées, c'est aussi à ce moment-là qu'on peut le faire. Donc prochaine personne.

VOIX DANS LA SALLE:

Oui, la prochaine personne est dans la salle. C'est Alain-Antoine Courchesne.

M. ALAIN-ANTOINE COURCHESNE:

Oui, bonjour, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT:

Bonsoir, Monsieur Courchesne.

M. ALAIN-ANTOINE COURCHESNE:

Merci pour l'opportunité. Ma question est éventuellement mon idée, c'est que vous avez limité le développement souterrain ou la vision souterraine au stationnement. Je me demandais pourquoi ne pas l'avoir limité à ça et ne pas avoir pensé à un second Montréal souterrain qui relirait, qui interconnecterait les installations, les équipements. Merci.

LE PRÉSIDENT:

Donc qu'est-ce que la vision contient en termes de souterrain?

Mme ROSALIE HUBER:

Bien, on a déjà un tunnel. Donc, j'en profite pour dire aussi qu'il y a un tunnel qui relie les stations au CRB. Donc, on n'avait pas, honnêtement, on n'avait pas réfléchi au développement d'un souterrain en lien, j'imagine que c'est ce que vous avez en tête, mais en lien aussi avec le métro, avec le CRB, à l'image de ce qu'on peut voir au centre-ville.

C'est une, bien, là, c'est une opinion, puis on en

prend note, puis on peut en prendre note. Mais nous, on n'était pas allé aussi loin dans notre réflexion. Merci.

LE PRÉSIDENT:

Donc, c'est pas présenté dans le projet de préliminaire actuellement. Mais c'est une idée que vous pouvez soumettre à la consultation.

M. ALAIN-ANTOINE COURCHESNE:

Merci.

LE PRÉSIDENT:

Merci à vous. Prochaine personne.

VOIX DANS LA SALLE:

La prochaine personne, c'est Gabriel Gravel dans la salle.

M. GABRIEL GRAVEL:

Bonjour, je suis un résident riverain du projet, sauf que je suis dans l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, donc ma maison est collée sur le stationnement du centre d'achat. Ce qu'on voit avec le projet du métro présentement, c'est que l'information ne vient pas à nous même si on est extrêmement proche.

Comment est-ce que vous allez pouvoir vous assurer que, dans un projet comme ça, où est-ce que les riverains d'un arrondissement qui n'est pas concerné par le prochain nécessairement, vont recevoir l'information, on va dire plus directement? Parce que, disons, par exemple, la rencontre de ce soir, j'ai comme trouvé par hasard l'information, ce n'est pas venu à moi directement. Alors y a beaucoup de, c'est un gros projet sur une longue échéance. C'est ça.

Alors, dans le fond, comment est-ce que vous allez vous assurer que les riverains qui sont dans le l'arrondissement Rosemont vont être bien informés de ce projet-là?

LE PRÉSIDENT:

Les communications.

M. KARIM CHAREF:

Merci pour votre... Je l'ai mentionné tantôt, c'est trois arrondissements qui sont touchés directement, mais il y a tous les arrondissements limitrophes. On a déjà commencé les discussions avec l'arrondissement Rosemont pour leur présenter cette vision. Puis, en temps et lieu, on va entamer des discussions, puis ça va passer par l'arrondissement, donc pour voir avec les riverains

s'il y a des éléments, des enjeux, ça fait que ça va se faire via l'arrondissement RosemontPetite-Patrie. Donc, soyez assurés, on est dans toute cette démarche au-delà des arrondissements vraiment touchés. On sait que les impacts, je dirais plutôt, je vais tourner ça plus positif, les retombées peuvent rejaillir sur les quartiers limitrophes aussi. Fait que l'impact d'une station de métro n'est pas juste aux abords de la station de métro, on le sait, c'est tout un corridor, là, qui est impacté et qui a des retombées.

Donc, soyez assurés qu'on va s'assurer, bien non, les prochaines étapes parce que là, c'est le début, que vous soyez informé en tant ces lieux, selon les canaux de l'arrondissement Rosemont notamment.

M. GABRIEL GRAVEL:

Merci.

M. KARIM CHAREF:

Ça fait plaisir.

LE PRÉSIDENT:

Merci à vous. Prochain intervenant.

///

VOIX DANS LA SALLE:

C'est au tour de Louis Paquin dans la salle.

M. LOUIS PAQUIN:

Oui, bonjour. Ma question est à propos de la proposition pour des rues locales. Le projet tel que présenté est très ambitieux en termes de densité, on parle de résidentiel, de commercial, d'institutionnels, on parle de peut-être de maisons de la culture, de bibliothèques, d'équipements sportifs. J'ai beaucoup de misère à m'imaginer des rues locales en plus de tout ça.

Donc la question, c'est plus; à quel point le projet a été vraiment orienté au travers de ces propositions possibles de rue locale? Et est-ce réaliste?

M. MAXIME LEMIEUX:

Si je comprends bien votre question, c'est de savoir s'il y a de l'espace pour aménager des rues locales en plus des bâtiments et des équipements, c'est ça.

M. LOUIS PAQUIN:

Oui, exact.

///

LE PRÉSIDENT:

Vu qu'on parle des nouvelles tonnes de rue, là. C'est ça?

M. LOUIS PAQUIN:

Oui, exact.

M. MAXIME LEMIEUX:

Comme on l'avait expliqué plus tôt, bien, s'il y a du développement immobilier, il y a des espaces publics nécessairement, il faut y avoir accès, que ce soit piéton ou peut être dans certains cas véhiculaires, donc il faut quand même un minimum de rues aménagées pour desservir les bâtiments et les espaces publics. Mais comme on l'a proposé, c'est une trame de rue, on essaie d'implanter un minimum de rue, on ne veut pas nécessairement recréer un réseau complet de rue, comme on peut le voir sur l'image dans le reste des quartiers adjacents, et de la façon qui vont être aménagés, c'est vraiment vu comme des corridors de mobilité pour les piétons, pour les cyclistes, des aménagements paysagers. Donc, on va limiter le nombre de rues, mais on va s'assurer d'avoir le minimum qui permet de desservir l'ensemble des installations qu'on propose.

///

M. LOUIS PAQUIN:

Donc, ça pourrait être des rues qui ne sont pas ouvertes à la circulation automobile, si je comprends bien.

M. MAXIME LEMIEUX:

Exactement. Donc, sur la carte que vous voyez ici, pour le moment, c'est une, on vous l'a dit, c'est une proposition préliminaire, donc c'est ce que l'on considère qui serait le minimum de rues qui permettrait de le servir tout le développement. Mais il y avait une autre image. Je ne sais pas si on a...

Préalablement, là, les autres traits que vous voyez en verts sur cette image-là, c'est pas des rues au niveau automobile, c'est des piétons qui permettent vraiment de se déplacer à travers l'ensemble des espaces.

M. LOUIS PAQUIN:

D'accord. Merci.

M. MAXIME LEMIEUX:

De rien.

LE PRÉSIDENT:

Donc, le vert achuré qu'on voit, ça, ce n'est pas des

rues, O.K., c'est pour le piéton. Quand on parle de... comment on appelle ça, des rues apaisées? Pouvez-vous expliquer peut-être préciser de quoi on parle?

M. MAXIME LEMIEUX:

Bien, c'est des rues, en fait, qui rééquilibrent le partage des différentes circulations. Donc, dans les rues plus traditionnelles, on est habitué de très lâches chaussées pour l'automobile, des trottoirs très étroits, des fois de l'espace qui est très limité pour la plantation. Donc, nous, on veut rééquilibrer dans toute la largeur de la rue l'ensemble des modes et des aménagements; donc, des trottoirs plus larges, une chaussée pour automobile qui somme toute limité, de très grands espaces pour la plantation.

Donc, c'est une rue qui est apaisée qui donne moins le goût à l'automobiliste de rouler vite, puis d'avoir du transit.

LE PRÉSIDENT:

Est-ce que c'est des sens uniques ou ça...

M. MAXIME LEMIEUX:

Il pourrait en avoir, là. Pour le moment, c'est trop embryonnaire pour savoir exactement le fonctionnement de

la trame. C'est sûr qu'il faut se rattacher aux rues existantes, notamment vers RosemontPetite-Patrie, il y a certains sens uniques, est-ce que, les mêmes devraient être conservés possiblement. Mais là, c'est trop tôt pour le savoir.

LE PRÉSIDENT:

O.K., merci. Je ne voulais pas voler la vedette aux autres personnes qui ont des questions, mais je trouvais ça pertinent de préciser ces éléments-là. Prochain intervenant.

VOIX DANS LA SALLE:

Oui, j'appelle Benoît Riopel qui est dans la salle.

M. BENOÎT RIOPEL:

Bonjour, bonsoir. Merci pour cette présentation, c'est stimulant. Moi, aussi, je suis un citoyen riverain, donc même si je n'habite pas dans les deux arrondissements visés, pour moi, c'est majeur comme projet. Mon pôle d'activité commerciale, il se trouve directement dans votre zone de travail, donc je me sens quand même interpellé par le projet.

J'ai deux questions pour vous. La première, c'est, je suis un peu curieux parce que quand on regarde de la

façon dont vous avez, dont vous avez délimité le territoire du projet, on voit que vous suivez le secteur commercial, vous contournez, vous n'entrez pas dans la partie plus résidentielle, vous faites le tour, sauf, sauf la 27e avenue, vous semblez avoir intégré dans le projet le bras résidentiel qui longe le stationnement du centre d'achat à l'est, vous l'avez comme intégré dans le projet. J'étais curieux de savoir un petit peu comment vous allez dessiner ça, puis pourquoi cet élément-là est intégré? Parce que je n'ai pas vu dans les orientations rien qui semblait comme affecter directement ce secteur-là, mais il est intégré dans le projet. Fait que ça, c'était ma première question.

Puis, ma deuxième question, là, juste pour être certain qu'il n'y a pas d'ambiguïté, tout à l'heure, vous avez parlé d'un 20 % d'hébergement, de logements abordables. Je veux juste être certain qu'il n'y a pas d'ambiguïté, on ne parle pas de logement social, on parle de logement abordable. Voilà, c'est ça ma question.

LE PRÉSIDENT:

Merci pour vos questions. Donc, la première sur le tracé, donc la délimitation du secteur.

///

Mme ROSALIE HUBER:

J'essayais de bien localiser la fin de 27e avenue. Donc, vous êtes dans le secteur, vous êtes dans Rosemont?

M. BENOÎT RIOPEL:

Le bras résidentiel dont je parle, c'est celui où il y a le petit rond-point, tout ce qui est là, c'est du résidentiel.

Mme ROSALIE HUBER:

Oui, on l'a intégré. En fait, on n'a pas prévu de changement comme vous voyez sur les plans schématiques, il n'y a pas vraiment de changement dans ça. Je pense que c'est un, en fait, ça appartient plus au gabarit des bâtiments qui sont autour aussi. C'est distinctif par rapport au milieu établi où on trouve des maisons unifamiliales, des duplex, et cetera. Donc, ça appartient plus au langage, dans le fond, qu'on voit pour le secteur vers la transition vers des gabarits un petit peu plus élevés, donc, c'est à mi-chemin. Onc, on considère que ça fait partie du secteur dans ce sens-là.

M. MAXIME LEMIEUX:

Je pourrais peut-être bonifier, en disant, on souhaitait intégrer aussi de nouveaux liens si c'était possible

pour connecter les quartiers existants vers ce nouveau quartier-là. C'est quand même difficile parce que c'est des propriétés privées qui sont déjà pas mal développées aussi. Mais on vous se laisser toute forme d'opportunité s'il y avait des possibilités de créer, par exemple, de nouveaux liens piétons vers l'est ou un réaménagement, par exemple, du rond-point, une bonification.

Mais, en effet, il n'y a pas d'intervention immobilière, proprement dite, prévue dans ces terrains-là. Dans le fond, c'est la tache jaune qu'on voit à l'intérieur du périmètre parce que c'est beaucoup, principalement, développé déjà par des projets assez récents.

LE PRÉSIDENT:

O.K., merci. Donc, sur la deuxième question; l'abordable versus social.

M. MAXIME LEMIEUX:

C'était une question ou une affirmation?

LE PRÉSIDENT:

Bien, il y avait une question. Oui.

///

Mme ROSALIE HUBER:

Oui, c'est ça, on voudrait permettre à monsieur Lussier de répondre à la question du service d'habitation.

M. LAURENT LUSSIER, Service d'habitation:

Oui, effectivement, les concepts, ça peut être un peu mélangeant là sur les définitions, donc je peux faire une petite clarification là-dessus.

Donc, c'est vraiment ici, on parle de 20 % de logements hors marché. La notion de hors marché, c'est tout ce qui est détenu par une coopérative, un OBNL, une société paramunicipale, bon, ça inclut le logement social. Donc, du logement social, c'est du logement hors marché, mais du logement hors marché, mais qui est destiné à des clientèles à revenu faible, modeste, a besoin particulier. Donc, en général, le logement hors marché, c'est du logement social.

Mais, en ce moment, ce que l'on constate, c'est que les programmes, les modalités de financement sont très variés, donc c'est pour ça que dans, on n'a pas ce que ce les groupes réalisent, ce n'est pas 100 % nécessairement du logement social, c'est pour ça qu'on a des catégories qui deviennent plus larges parce que si on se met à définir de manière très stricte logement social, bien là, ça devient un peu une difficulté de

faire *fiter* des projets qui ont chacun leur montage financier, puis leur les réalités de loyer dans des cases qui deviennent restrictives.

C'est pour ça qu'autant, dans notre plan d'urbanisme, le schéma d'aménagement, le plan de la CMN, tout le monde adopte ce vocable-là qui est plus large, parce que ça s'accommode plus à la réalité actuelle du financement.

Donc, on parle de ça et non pas du logement abordable qui lui, est une catégorie qui est vraiment plus vaste dans lequel, il peut entrer pas mal d'autres affaires. Voilà.

LE PRÉSIDENT:

Merci pour ces éclaircissements. Prochaine personne.

VOIX DANS LA SALLE:

On a Sylvain Bossé.

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Bossé. Bonsoir.

M. SYLVAIN BOSSÉ:

Oui, bonsoir. Alors, mon nom est Sylvain Bossé, oui. J'habite dans le quartier depuis 25 ans, et le premier

constat que j'ai toujours fait, c'est qu'il n'y a pas beaucoup d'espaces verts, il y a beaucoup de béton, je suis content de voir que c'est votre première orientation.

Alors, ma question touchait le territoire entre la 26e avenue et la 27e avenue, qui est un stationnement présentement, je voulais savoir si c'était prévu de créer un espace vert à cet endroit avec une piste multifonctionnelle pour sécuriser les déplacements, que ce soit du côté des piétons, les personnes à mobilité réduite, les cyclistes.

LE PRÉSIDENT:

Merci. Diapo 23, oui, c'est ça.

M. MAXIME LEMIEUX:

Diapo 23, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT:

Merci.

M. MAXIME LEMIEUX:

Ça va être un mélange de deux pages à vous montrer, mais il y a un espace vert qui était prévu d'une dimension assez importante dans la partie sud, on ne le voit pas

malheureusement sur ce plan-là, peut-être, revenir deux plans... Bien, vous voyez la tâche un peu vert pâle, c'est où est-ce qu'on verrait l'espace public. Donc, il ne me semble pas très loin de l'endroit que vous venez de mentionner.

Mais il y a un souhait d'avoir une piste cyclable multifonctionnelle importante visée dans l'axe plus de la 24e avenue qui est pas très loin d'où est-ce que vous mentionnez. Mais il y aurait également, le long de la 26e avenue dans l'axe nord-sud et le long de Bel-Air, des trottoirs assez larges pour rendre des déplacements conviviaux et sécuritaires pour pouvoir accéder autant au nouveau projet immobilier qui va être développé qu'à l'espace public central que vous voyez par la tache courbe au centre qui est là, là.

LE PRÉSIDENT:

Merci. Et encore une fois, je vous invite ceux qui ont des idées ou des suggestions à faire de venir le 4 novembre les présenter. Prochaine personne.

VOIX DANS LA SALLE:

On appelle Rachel Joseph dans la salle.

///

Mme RACHEL JOSEPH:

Bonsoir.

M. MAXIME LEMIEUX:

Bonsoir.

Mme RACHEL JOSEPH:

J'ai deux questions. La première question; c'est pourquoi la STM construit un terminus dans ce secteur? La deuxième question, c'est par rapport au circuit d'autobus. Est-ce qu'il y aura des circuits d'autobus qui vont être modifiés? Dans le sens, est-ce qu'il y a des lignes qui vont être supprimées ou des lignes ajoutées?

Parce que j'habite près du métro Saint-Michel, mais je prends souvent l'autobus dans le secteur. Donc, je demande s'il y aura des modifications dans les parcours d'autobus.

LE PRÉSIDENT:

Merci. Donc, vos deux questions visent la STM. Je vais inviter le représentant de la STM à répondre.

M. KEVIN BILODEAU, représentant de la STM:

Bonjour. Merci pour votre question. Mon nom est Kevin

Bilodeau, je suis affaires publiques pour la STM. Pour votre première question à l'égard du terminus, en fait, c'est quelque chose qui est prévu avec l'ensemble de nos partenaires pour mieux desservir la communauté métropolitaine. Il faut comprendre qu'on est proche d'un grand axe routier, l'autoroute 40, donc il va avoir une certaine facilité pour mieux desservir, je dirais, les communiqués qui sont situés sur la Rive-Nord de Montréal, à titre d'exemple. Donc, voilà pour la première question.

Votre deuxième question à l'égard des routes de bus. Le projet va évoluer encore jusqu'en 2031 comme vous le savez. Il est un peu trop tôt à ce stade-ci, justement, pour se positionner sur les routes de bus. Définitivement, l'arrivée d'un transport structurant comme le prolongement de la règle bleue, ça va redessiner quand même les routes dans le secteur. Mais à ce stade-ci, ce n'est pas encore déterminé quel autobus ou quelle route de bus va être impactée justement par l'arrivée du prolongement de la ligne bleue?

Mais l'objectif est d'avoir une offre de service qui va être beaucoup plus efficiente, il va avoir beaucoup de lignes de bus qui vont se replier, comme on dit chez nous. Se replier justement sur les stations de métro pour que les gens puissent profiter, là, du

service offert par le métro qui est beaucoup plus efficace que le service de bus dans certaines occasions.

Mme RACHEL JOSEPH:

Merci.

LE PRÉSIDENT:

Merci pour vos questions, et pour les réponses.

Prochaine personne.

VOIX DANS LA SALLE:

On évite Claire Jauré à venir poser sa question.

Mme CLAIRE JAURÉ:

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT:

Bonsoir.

Mme CLAIRE JAURÉ:

Bonsoir à tous. Merci pour votre présentation. J'ai plusieurs questions, entre autres par rapport au côté ouest, à l'ouest de Pie IX, on a quand même un quartier avec une entité assez forte qui s'appelle le petit Maghreb. Dans votre projet de développement, vous n'en

parlez pas du tout. Est-ce qu'il y a une continuité dans le réaménagement de la rue Jean Talon? Est-ce que le petit Maghreb, il va y avoir une continuité sur tout ce réaménagement-là ou il y a vraiment une partition qui va se faire, cassure qui va se faire à Pie IX? Ça, c'est ma première question.

Et puis, ma deuxième question rapide, j'en aurais plein d'autres, mais on parle de 2031 pour l'ouverture de la future station de métro, c'est très bien, c'est quand même dans cinq ans, ça peut être proche, mais ça peut être loin. Est-ce qu'il y a des aménagements piétonniers temporaires qui sont prévus dans tout ce secteur-là d'ici 2031 afin de sécuriser les lieux parce qu'il y a énormément de gens qui circulent quotidiennement à pied?

Et l'interaction entre les voitures et les piétons, ce n'est la faute à personne, c'est juste que ce n'est pas facile, ce n'est pas visible et c'est le quotidien de beaucoup beaucoup de personnes. Merci.

LE PRÉSIDENT:

Merci pour vos questions. Donc, je me tourne vers les représentants du SUM, puis peut-être les arrondissements auront des éléments de réponse également.

///

Mme ROSALIE HUBER:

Oui, tout à fait. Je vais répondre à la première question concernant les aménagements qui sont prévus dans le cadre de ce projet-là.

Donc, vous avez vu la limite du secteur s'arrête au boulevard Pie IX, donc ce qui est proposé dans la vision, ce soir, la limite à l'ouest, c'est le boulevard Pie IX. Maintenant, pour la rue Jean-Talon, je pourrais référer à nos équipes de la ville, mais aussi aux deux arrondissements, soit Villeray-Saint-Miche-Parc-Extension ou Saint-Léonard.

LE PRÉSIDENT:

Merci.

Mme TATIANE PALUCH, cheffe de division au service d'urbanisme et de la mobilité:

Bonjour. Mon nom est Tatiane Paluch. Je suis cheffe de division au service d'urbanisme et de la mobilité responsable justement du projet jean-talon.

Pour le moment, le projet qui est approuvé et qui est à l'étude, c'est justement jusqu'à la 22e avenue vers l'est, mais ça n'empêche pas qu'on fait des représentations auprès de nos instances pour que le projet soit prolongé jusqu'à Saint-Michel. Il y a rien

d'approuvé en ce moment, mais on voit le besoin d'avoir cette continuité également du projet.

LE PRÉSIDENT:

Merci. La deuxième question... oui, pour les piétons, c'était ça? Oui?

Mme CLAIRE JAURÉ:

Les aménagements temporaires pour les piétonniers d'ici 2031.

LE PRÉSIDENT:

Oui, d'ici 2031. Oui. C'est? Qui peut répondre?

Mme ROSALIE HUBER:

La STM.

LE PRÉSIDENT:

La STM, oui.

M. KEVIN BILODEAU:

Merci beaucoup pour votre question pour l'accès et la circulation des piétons, parce que oui, c'est une sécurité pour nous, puis on veut s'assurer que les piétons puissent circuler sur la rue jean-talon en toute

sécurité.

On est agile et on est proactif en ce sens-là. On a des agents de liaison qui sont présents sur le terrain pour justement parler avec la population pour mieux comprendre aussi c'est quoi les enjeux qui sont rencontrés. Donc, si jamais vous avez des enjeux, on est très réceptif au projet de la ligne bleue pour pouvoir s'améliorer et s'ajuster.

Vous savez, c'est un projet qui évolue aussi à travers le temps, la configuration des chantiers, parfois, peut être aussi appelée à évoluer. Donc évidemment, on est sur le terrain, on observe la situation, mais on est aussi très à l'écoute des gens qui, des fois, ont des pistes d'amélioration à nous proposer pour le tout encore plus sécuritaire. Mais, définitivement, la sécurité de la communauté est une priorité pour nous.

LE PRÉSIDENT:

Merci. Prochain intervenant.

VOIX DANS LA SALLE:

Oui, on invite Johanne Garneau à venir poser sa question.

///

LE PRÉSIDENT:

Bonsoir, Madame Garneau.

Mme JOHANNE GARNEAU:

Bonsoir. Moi, j'habite sur la 24e depuis 25 ans. Je viens d'apprendre qu'il va avoir une piste cyclable, ça ne fait pas ben, ben, mon affaire parce que nous, on a beaucoup, les personnes handicapées visuelles, beaucoup de difficultés avec ça, là, c'est toujours un enjeu de sécurité. Parenthèses là. Là, ma question, c'était par rapport au chemin, au chemin d'accès, exemple, partir d'un point A aller au point B pour se rendre de façon sécuritaire, de trouver notre chemin, puis se rendre adéquatement.

Exemple, par exemple, si je viens au centre d'achat ici à partir de chez moi, bien, je sais, bon, je pouvais suivre un trottoir, puis bon, traverser le centre d'achat, aller en arrière, suivre, traverser, il y avait des dos d'âne, je pouvais suivre ça, prendre un trottoir, aller sur la rue Bélanger.

Alors, ça, je voulais savoir, dans tous les commerces, qui est sur la rue Jean talon et alentour, s'il va y avoir des chemins d'accents sécuritaires pour les personnes handicapées visuelles. Ma première question.

LE PRÉSIDENT:

Merci.

Mme JOHANNE GARNEAU:

J'en ai une deuxième.

LE PRÉSIDENT:

Réponse.

Mme ROSALIE HUBER:

Oui, merci pour votre question. Merci de la poser. Puis, évidemment, on n'est pas rendu aux solutions fines pour l'aménagement des rues, des trottoirs, et cetera. Mais soyez assurés que les pratiques ont évolué dans le temps, puis que maintenant, on a de bonnes pratiques en termes d'accessibilité universelle, puis que la situation va s'améliorer pour vos préoccupations. Ça, c'est certain dans nos nouveaux aménagements.

Mme JOHANNE GARNEAU:

Merci.

LE PRÉSIDENT:

Merci.

///

Mme JOHANNE GARNEAU:

Mon autre question, c'est par rapport, bon, l'enjeu de l'alimentation, tout le monde le sait, ça coûte cher. Est-ce que vous avez pensé à ce qu'il y a des jardins communautaires ou des jardins sur les toits des bâtiments?

LE PRÉSIDENT:

Projet des jardins.

Mme ROSALIE HUBER:

On n'est pas encore à l'étape de déterminer les fonctions, les activités très précises pour les espaces publics.

Mme JOHANNE GARNEAU:

Oui, je suis à l'avance.

Mme ROSALIE HUBER:

Mais, évidemment, votre commentaire va être très pertinent si vous voulez le déposer comme opinion parce qu'on va en tenir compte dans la suite du projet.

Mme JOHANNE GARNEAU:

O.K., merci.

LE PRÉSIDENT:

Excellent point, oui. Vos deux questions soulèvent des projets ou des idées ou des opinions qui peuvent être exprimées le 4 novembre. Prochaine personne.

VOIX DANS LA SALLE:

Oui. Avant de passer à la prochaine personne, juste vous dire qu'il nous reste deux personnes qui se sont inscrites au registre pour poser des questions. Donc, suite à ces deux interventions-là, je vais vous redemander s'il y a quelqu'un qui aurait une dernière question pourra se présenter simplement au micro. D'accord.

LE PRÉSIDENT:

Et même les personnes qui ont déjà déposé deux questions peuvent revenir poser deux autres questions.

VOIX DANS LA SALLE:

Alors, on aurait Frédéric Duverle.

M. FRÉDÉRIC DUVERLE:

Oui, bonjour.

///

LE PRÉSIDENT:

Bonsoir.

M. FRÉDÉRIC DUVERLE:

Vous parlez d'un quartier dense, diversifié, accessible, orienté vers le piéton, mais il y a aussi le terminus de bus qui vient s'inscrire au milieu de ce quartier. Donc, je me demandais, comment ce terminus vient s'inscrire au milieu de ce quartier et s'intégrer avec cette vision, notamment, est-ce qu'on parle d'un terminus plus de type Angrignon à ciel ouvert avec beaucoup de trafic ou plus type de la Gauchetière comme on a au centre-ville? Donc, comment ce terminus va pouvoir cohabiter avec sa nouvelle vision?

Puis ma deuxième question, c'est aussi un peu en lien avec ça, toutes les mesures d'atténuation du trafic ce nouveau quartier va amener, quelles sont-elles? Puis, est-ce que vous allez vous limiter au quartier, au nouveau quartier, ou est-ce que vous allez aussi implanter des mesures sur les rues adjacentes?

Moi, personnellement, j'habite 26e au sud de Bélanger, je vois déjà une augmentation du trafic, trafic qui va vite accentuer, et cetera. J'ai demandé l'installation de mesures d'atténuation qui n'a pas été répondue par la Ville. Donc, est-ce que ça va suivre

aussi avec le nouveau développement? Merci.

LE PRÉSIDENT:

Merci pour vos questions.

M. KARIM CHAREF:

Merci beaucoup pour votre question. Je vais commencer par le premier, répondre à la première, la question du terminus.

C'est sûr qu'aujourd'hui, on fait plus des terminus à ciel ouvert. Donc, ça, on se donne comme paris d'intégrer ce type d'infrastructure qui sont nécessaires pour accueillir les réseaux, les autobus. L'idée, c'est de le penser à l'intérieur d'un redéveloppement immobilier, donc intégrée complètement à (inaudible) développement immobilier. Donc, c'est un petit peu ça, l'idée générale. Ces interfaces avec le futur quartier, bien, c'est tout un défi, mais sachez que c'est quelque chose qui est sur la table.

Actuellement, dans la vision, on n'a pas de plan à vous présenter, donc c'est quelque chose qui va arriver plus tard, mais l'orientation est donnée pour que ce soit complètement intégré au nouveau quartier pour limiter ces nuisances.

Puis, le deuxième aspect de votre question

concernant les impacts de la circulation. À ce stade, on n'a pas encore de, comment le dire, de trames de rue arrêtée, c'est une vision. Une fois que la trame de rue va être arrêtée avec une certaine hiérarchisation, fonctionnalité, là, on va entamer d'autres rondes d'analyse pour voir, c'est quoi l'impact sur l'environnement, les quartiers limitrophes, et c'est quoi les mesures à mettre en place.

Vous avez invoqué une recrudescence de la circulation peut-être c'est dû à des fermetures de rues parce que le coin jean-talon est fermé, fait que la nature humaine est faite ainsi, donc les gens vont se chercher des détours. Là, c'est un enjeu de contexte de chantier, actuellement. Mais à terme, une fois que le quartier, une fois que le métro sera ouvert, que la rue jean-talon réaménagée, nouvelles rues, grille de rues dans le quartier, bien, tout ça va être harmonisé, repensé avec l'ensemble des quartiers limitrophes parce que, tout comme vous, on veut absolument éviter qu'il y ait d'impact négatif sur les quartiers existants, là.

LE PRÉSIDENT:

Merci.

///

VOIX DANS LA SALLE:

J'ai monsieur François Daviau en premier qui attend.

M. FRANÇOIS DAVIAU:

Bonsoir, Mesdames et Messieurs.

LE PRÉSIDENT:

Bonsoir.

M. FRANÇOIS DAVIAU:

Un petit rappel historique, ce n'est pas une question. Nous sommes dans l'aile du Centre Boulevard qui a été inauguré en 1952.

Ma question, et je remercie le technicien d'afficher; principe d'aménagement préliminaire avec beaucoup d'oranges, rouge, et et cetera. Vous voyez, Mesdames et Messieurs les Commissaires, vous voyez le tableau auquel je fais référence?

LE PRÉSIDENT:

Oui, oui, on voit. Bien...

M. FRANÇOIS DAVIAU:

Parfait.

///

LE PRÉSIDENT:

On voit la même chose que vous. C'est ce que je veux dire.

M. FRANÇOIS DAVIAU:

Est-ce que je comprends que toute cette zone dans les couleurs automnales va être complètement débâtie pour faire place à d'autres choses? D'accord. Et qui va assumer les coûts, considérant que le centre, ici, sur lequel, on ne peut rien construire à cause de sa structure, mais tout va disparaître. C'est l'interprétation que je me permets de faire.

LE PRÉSIDENT:

Donc, est-ce que l'interprétation de monsieur est juste?

M. KARIM CHAREF:

L'interprétation est tout à fait juste, mais je vais apporter quelques nuances si vous me permettez. C'est une transformation qui va s'opérer sur le long terme. Donc, il ne s'agit pas de démolir le centre commercial ou ce genre de choses demain matin. Donc, il y a la station de métro qui va arriver. Ensuite, pour la transformation de tout le secteur, ça va prendre plusieurs états plusieurs phases avant que les

transformations.

Ce qui est certain, c'est que, puis, il y a eu une question tantôt d'un de vos concitoyens, l'activité commerciale qu'on retrouve ici répond à un besoin. Donc, on sait que il y a assez bien fréquenté, les commerces fonctionnent relativement bien. L'idée, c'est de les relocaliser à l'intérieur de redéveloppement immobilier. Gardez la même fonction commerciale, mais réinterpréter un petit peu cet état de fait, donc, c'est un petit peu ça l'idée et tout ça va s'échelonner sur du moyen, du long terme, donc ça ne va pas se faire en deux, trois ans, quatre ans, donc on parle de 10, 15, des fois 20 ans. Donc, c'est une transformation lente, ordonnée, puis donc l'opérateur du centre commercial va devoir faire les choses de façon, de façon ordonnée également.

M. FRANÇOIS DAVIAU:

Merci. De toute façon, ce n'est pas avant 2031, étant donné que le métro ne sera pas fini avec cette date-là.

M. KARIM CHAREF:

Absolument.

M. FRANÇOIS DAVIAU:

Si tout va bien.

M. KARIM CHAREF:

Absolument.

M. FRANÇOIS DAVIAU:

Je me permets, je me permets une autre chose. Le représentant de la STM soulignait que nous ne sommes pas très loin de la 40. Alors, est-ce qu'on va tenir compte des travaux de remplacement ou de modernisation de la 40, et les travaux qui vont avoir lieu ici? Pourquoi je pose la question, j'habite entre les deux depuis 54 ans. Parce que là, ça devient, déjà là, nous sommes coincés par le métro 23e, 24e, ça devient pénible, alors si on ajoute l'autoroute métropolitaine parce qu'on en entend parler et que l'on combine le réaménagement de tout ce secteur, ouf, je ne sais pas si je serai encore là dans 54 ans.

LE PRÉSIDENT:

Mais je vous le souhaite, je vous souhaite.

M. KARIM CHAREF:

Oui, si je peux me permettre.

LE PRÉSIDENT:

Oui, allez-y.

M. KARIM CHAREF:

Là, vous tombez vraiment dans un domaine d'ingénieur, on parle de coordination de chantier. Donc, à l'heure actuelle, le calendrier, puis, il n'y a pas le ministère des Transports, malheureusement, dans la salle, mais la réfection de la métropolitaine, l'autoroute 40, ce n'est pas demain matin. Donc, il y a les études qui sont en cours, il est fort à parier que le métro sera en service avant qu'il y ait des interventions majeures sur l'autoroute métropolitaine.

Donc, peu probable qu'il va avoir deux chantiers concomitants en même temps. Le prolongement de la ligne bleue, le bureau de projet, donc le ministère est partenaire du prolongement de la ligne bleue, et donc, il y a des arrimages qui se font, le ministère est responsable de la métropolitaine.

Alors que c'est sûr et certain qu'on regarde ça, donc de façon plus générale, puis Louis-Hippolyte-Lafontaine aussi, tout ça. Donc, sachez qu'il y a des équipes au ministère qui regardent toute la coordination des chantiers avec la ville, avec la STM quand il y a des interventions, puis on sait que c'est un enjeu. On est tout à fait d'accord.

///

M. FRANÇOIS DAVIAU:

Merci beaucoup pour ces précisions. Et il y a un enjeu politique derrière tout ça. Merci et bonne soirée.

LE PRÉSIDENT:

Merci. Merci, bonne soirée. Prochain intervenant qui est, si je comprends bien la dernière personne inscrite sur le registre.

M. RONALD FITZSIMMONS:

Oui, dernière. C'est à propos du STM.

LE PRÉSIDENT:

Donc, le premier et le dernier.

M. RONALD FITZSIMMONS:

Une question pour la STM. Moi, j'ai un bon voisinage, ici, à propos de la ligne bleue, projet de la ligne bleue. Au début, il m'a dit qu'il y aurait 600 arrêts d'autobus au coin de Pie IX et Jean Talon par jour. O.K., 600 autobus. Toutes les lignes d'autobus vont converger là. O.K.

La question est aussi, la 99, quand ils vont réaménager ou le métro va être prêt, est-ce que la 99 va prendre Villeray, 23, métro, 24, Villeray pour aller

vers la station à l'autre bout. Alors, je suis curieux à savoir qu'est-ce qu'on va faire avec la 99. Puis, c'est vrai que 600 autobus par jour?

LE PRÉSIDENT:

Merci, pour votre question. Donc, réponse STM.

M. KEVIN BILODEAU:

Merci pour votre question. J'aimerais d'ailleurs vous remercier, vous faites partie des comités de bon voisinage qu'on a mis en place, donc on a un dialogue continu, justement, avec l'évolution du chantier. Donc, merci. Puis félicitations pour votre implication.

À l'égard, justement, de la desserte de bus dans le secteur, il est vraiment trop tôt, pour nous, se prononcer. Le projet va évoluer encore pendant cinq ans, et là, l'évolution aussi de la demande, puis du service bus dans le secteur va évaluer. Ce qui est offert aujourd'hui peut encore changer d'ici 2031, et quand les stations de métro vont ouvrir aussi, on va recalculer le tout en fonction de cette nouvelle offre de services, la station au métro Vertières.

Fait que par rapport à la ligne de bus que vous parlez spécifiquement, je ne peux pas répondre cinq ans à l'avance, on va suivre ça de très près, mais je vous

considère très intéressé, ça, je vais m'en rappeler, merci.

M. RONALD FITZSIMMONS:

Merci, bonne fin de soirée.

LE PRÉSIDENT:

Merci. Avant, c'est terminé, je crois, on a épuisé, est-ce qu'il y a une autre?

VOIX DANS LA SALLE:

Ben, s'il y avait de dernières personnes se rendre au micro.

LE PRÉSIDENT:

Oui, une autre personne. Oui, allez-y, Madame, allez-y.

Mme JOSÉE PLANTE:

C'est en rapport avec le terminus d'autobus, justement. Est-ce que les voies de circulation pour que les autobus se rendre dans le terminus sont déjà fixés ou pas? Et est-ce qu'il y a moyen d'avoir l'information pour une question de la circulation et tous, et tous?

///

LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous avez la réponse? Oui.

Mme ROSALIE HUBER:

Oui, merci pour votre question. Encore une fois, on est à l'étape de la vision, donc on n'a pas de réponse absolue à vous donner. Mais on peut quand même être transparent pour vous dire qu'on travaille pour éviter que les autobus transitent dans le quartier, ça, c'est sûr, dans les quartiers existants ou dans le nouveau quartier. C'est vraiment notre intention de limiter la circulation des autobus.

Puis l'option qu'on regarde, en ce moment, c'est de faire entrer les autobus par Jean Talon sur la 24e avenue, et de les faire ressortir par la 24e avenue pour reprendre jean-talon. Donc, limiter au minimum la circulation des autobus dans le quartier.

LE PRÉSIDENT:

Merci. Est-ce qu'on a une autre personne qui veut intervenir? Oui, allez-y.

CITOYEN DANS LA SALLE:

Merci pour l'opportunité de reproposer une question. Au niveau des espaces verts, au niveau de la vision, je me

demandais si ça incluait les espaces blancs, donc les déplacements l'hiver qui est diffèrent que les aménagements qui sont différents, je me demandais si la vision incluait cette vision blanche. Merci.

LE PRÉSIDENT:

Une vision d'hiver qui s'en vient, on y échappera pas.

Mme ROSALIE HUBER:

Oui, merci pour cette question, c'est intéressant, je pense que c'est au bénéfice de toute l'assemblée aussi, parce qu'on parle toujours d'espaces verts, mais à l'hiver, qu'est-ce qui se passe, ce sont des espaces blancs. Alors, comment on peut continuer à les utiliser en toute saison ces espaces-là, c'est une très bonne question.

Puis, on a déjà travaillé sur ce genre de problématique ou d'opportunité plutôt. Alors, des espaces versatiles. J'ajouterai des espaces, on en a déjà parlé des espaces verts qui peuvent servir pour la gestion des eaux, des espaces verts pour qu'ils peuvent sortir de patinoire l'hiver, pourquoi pas, ou des glissades pour les enfants. Donc, c'est à réfléchir, puis à intégrer dans les prochaines étapes.

///

LE PRÉSIDENT:

Merci. Monsieur, vous pouvez aller au micro.

CITOYEN DANS LA SALLE:

Bonjour, je voudrais, je voudrais savoir si ce projet-là, en fait, il y a plusieurs projets, mais si ce projet-là répondait aux besoins d'aujourd'hui ou du futur, parce que le futur, on ne le voit pas, hein?

LE PRÉSIDENT:

Merci. La question.

M. KARIM CHAREF:

Oui, c'est une très bonne question. On vous représente une vision, donc on s'oriente dans une projection dans l'avenir, mais tout en prenant en considération les besoins d'aujourd'hui.

Donc, c'est un petit peu la proposition qui vous est faite ce soir-là pour discussion, pour débat, puis votre contribution est essentielle à ce titre-là. Si vous avez décidé par rapport, on vient de parler des parcs, les espaces verts et blancs, c'est des idées, là, qui sont intéressantes. Pour nous, là, c'est une projection dans l'avenir.

Puis on veut le faire avec tout le monde ensemble

pour que ce quartier soit l'image des aspirations de la communauté.

LE PRÉSIDENT:

Merci. Est-ce qu'on a une autre personne qui souhaite poser une des questions? D'accord, donc, ça met fin à la période de questions et réponses et la séance de ce soir du même coup.

Avant de vous souhaiter bonne fin de soirée, je veux juste préciser une chose que j'aurais dû faire en introduction. Alors l'Office de consultation publique de Montréal est un organisme indépendant de la Ville, les commissaires, donc moi, Monique, Mikael, on n'est pas des employés de la Ville, on est indépendant, donc on travaille de façon indépendante de la Ville. Donc le SUM travaille pour la Ville, il y a des représentants de la Ville ici et d'autres entités, donc je pensais que ça serait, c'est important de vous le préciser ou de vous le rappeler.

Donc, cela fait, je tiens à remercier évidemment les représentants, représentantes de la ville de Montréal, de la STM également qui sont intervenus, et des arrondissements. Je remercie mes collègues commissaires, Monique, Mikael, merci beaucoup. Joseph, Soraya également, qui appuie nos travaux. Merci au

personnel de l'Office, à l'impéquipe technique, merci beaucoup. Et à toutes les personnes qui ont contribué à l'organisation de cette soirée.

Surtout, merci infiniment à vous toutes et tous qui êtes venus ce soir pour entendre la présentation, poser des questions, donc j'espère que vous sortez d'ici plus éclairés. Et j'espère surtout que vous allez continuer à suivre les travaux de la consultation et que vous allez y participer, que ce soit en ligne ou que ce soit en présentant une opinion lors des soirées d'auditions des opinions, je vous rappelle le 4 novembre notamment. Donc, toutes les informations sont disponibles sur le site web, donc je vous invite à aller voir le site de l'Office, donc l'onglet sur la consultation secteur Pie IX-Vertières pour trouver toutes les informations et les moyens d'y participer.

Donc, je vous souhaite bonne fin de soirée. Mais juste avant, je vais céder la parole à Ornella pour de dernières indications avant votre départ.

Mme ORNELLA CALISTI:

Merci, Monsieur le Président. Je vais être brève, je sais que vous avez déjà passé toute la soirée ici. On a quelques ateliers qui s'en viennent, c'est des ateliers où tout le monde le bienvenu, on va représenter le

projet, donc il y a pas besoin d'avoir été même ici ce soir si vous avez en parler à vos voisins, voisines, c'est un format très décontracté. Donc ça se passe le 22 et 24 octobre, donc un dans Saint-Léonard et un dans Saint-Michel.

Quand on dit déposer votre opinion en ligne si vous allez sur notre site internet sur la page de la consultation, il y a un bouton « donnez votre opinion », ça va vous proposer trois options; je dépose une opinion écrite, à ce moment-là, c'est un petit document, un enregistrement audio, un dessin, quelque chose qui vous appartient que vous, juste téléverser dans notre site internet, ça s'arrête là.

Sinon, il y a des opinions thématiques. Donc là, vous avez vu des orientations, donc elles couvrent différents sujets, et donc, sur chacun des sujets, vous pouvez revoir la petite explication, puis vraiment vous exprimer spécifiquement sur la densité les espaces verts, et cetera. Donc, tout ça, c'est disponible demain.

Le troisième bouton qui s'ouvre, c'est « prendre rendez-vous » pour venir présenter devant la commission. Donc, à ce moment-là, vous avez un 10 minutes de présentation. Vous n'êtes pas obligé d'avoir envoyé quelque chose avant, vous parlez à la commission,

ensuite vous avez 10 minutes d'échange. Donc, ils vont vous questionner, vous relancer sur ce que vous avez dit, puis ça s'arrête là. C'est juste qu'il faut prendre rendez-vous avant le 29 octobre.

La dernière chose, c'est que tout ça, ça doit être fait d'ici le 6 novembre pour qu'on puisse vraiment compiler tout ce que vous avez dit et que, dans le fond, la commission, puis les analystes vraiment s'en saisissent et poursuivent avec la remise d'un report avec des recommandations. Fait que c'est tout pour ce soir. Je vous remercie encore d'avoir été là.

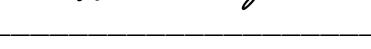
LE PRÉSIDENT:

Merci au revoir.

FIN DE LA CONSULTATION PUBLIQUE DU 14 OCTOBRE 2026

Je, soussignée, Nadine Gagnon, sténographe officielle, certifie 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 par visionnement Web et/ou piste audio et selon la qualité de ceux-ci.

Et j'ai signé :



_____

Nadine Gagnon s.o. 322306-0