

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. JEAN PARÉ, président
 Mme MARIE LEAHEY, commissaire
 M. MICHEL SÉGUIN, commissaire

**PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
ASSOMPTION NORD**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 14 mars 2017, 19 h
Plaza Antique
6086, rue Sherbrooke Est,
Métro Cadillac, Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 14 MARS 2017

MOT DU PRÉSIDENT..... 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

Mme Émilie Lecavalier - comité BAIL Hochelaga-Maisonneuve et
M. Anicet Ndayishimiye - InfoLogis de l'est de l'île de Montréal3

Mme Laurence Lavigne Lalonde et M. Éric Allan Caldwell - Projet Montréal..... 13

M. François Gagnon.....25

M. Jean-François Gilker - Bâtir son quartier37

Mme Lucienne Jetté51

Mme Christine Fréchette et M. David Labrosse - Chambre de commerce de l'Est de
Montréal et Rafraîchissements Coca-Cola Canada61

Mme Émilie Auclair et Mme Christine Mitton - Commission scolaire de Montréal71

Mme Marie-Claude Aubin et M. David Poiré - Groupe Lemay pour Renaud-Bray81

M. Mathieu Séguin - Coalition vélo de Montréal

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Bonsoir, Mesdames et Messieurs ! Je vous invite à prendre place, nous allons commencer. Alors, je souhaite la bienvenue à toutes les personnes courageuses qui ont bravé le temps qu'il fait dehors pour participer à cette soirée.

10 Je m'appelle Jean Paré, je préside cette commission. Mes collègues, les commissaires Marie Leahey et Michel Séguin se joignent à moi donc pour vous souhaiter la bienvenue à la deuxième partie de la consultation publique sur le Programme particulier d'urbanisme, PPU Assomption Nord. Nous sommes secondés par Élise Naud qui est secrétaire de la commission et analyste.

15 Ce soir, pour cette deuxième partie de l'audience, nous accueillons les personnes et les organismes qui désirent nous faire part de leur opinion sur le projet de PPU. Cela se passe entre les citoyens et la commission. En effet, comme vous le voyez, il n'y a plus la table où étaient les représentants de l'arrondissement ou de la Ville qui avaient répondu aux questions lors de la séance d'information du 15 février.

20 Alors nous entendrons ce soir neuf citoyens et représentants d'organismes qui se sont inscrits soit pour nous présenter les mémoires qu'ils nous ont fait parvenir, soit pour exprimer oralement leur opinion. La commission a aussi reçu quelques interventions écrites additionnelles. Alors toutes les interventions écrites seront déposées dans la documentation qui est disponible sur le site web de l'Office. Les interventions verbales et les échanges entre les participants et la commission apparaîtront dans la transcription des notes sténographiques.

25 Je rappelle que les consultations de l'Office répondent au principe selon lequel les citoyens ont le droit d'être renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont aussi le droit de faire valoir leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions des

30

élus relativement à ces projets. Nos consultations se déroulent selon une procédure établie et les commissaires se sont engagés à respecter un code de déontologie.

35 Quant au déroulement de la séance, j'appellerai les participants selon l'horaire prévu et nous allouons une vingtaine de minutes à chacun, soit dix minutes maximum pour présenter leur opinion et une dizaine de minutes pour échanger avec les commissaires.

40 À ceux et celles qui ont déposé un mémoire, je rappelle que nous l'avons lu attentivement. Je vous invite donc à présenter les éléments essentiels de façon à laisser le plus de temps possible pour l'échange avec la commission.

45 Une fois l'audience terminée, les commissaires entreprendront l'analyse de l'information et des mémoires. Le rapport qui en sortira sera remis aux élus municipaux par la présidente de l'Office. Il sera rendu public dans les quinze jours suivant ce dépôt et pour la suite des choses, les décisions relatives au projet de PPU appartiennent désormais aux élus.

Vous noterez la présence d'une sténographe, madame Louise Philibert, et des responsables de la sonorisation, CSL Location.

50 Comme vous le savez, la commission tient à ce que le climat demeure serein. Je rappelle donc que les propos malveillants ou les interventions qui portent atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation des autres sont irrecevables.

55 Par ailleurs, l'OCPM a l'habitude de prendre des photos et des vidéos pendant l'audience, que ce soit pour ses archives ou pour utilisation éventuelle dans ses publications. Si donc il y en a parmi vous qui ne veulent pas être photographiés ou filmés, veuillez en avvertir le personnel de l'Office à la table d'accueil.

60 Enfin, si pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glissaient dans les propos tenus ce soir, les représentants de la Ville pourraient user de leur droit de rectification. Je leur accorderai la possibilité d'exercer ce droit à la fin de la séance. Il s'agira, bien entendu, de rectifier

un fait ou une donnée objective et non pas d'émettre un commentaire ou un avis. Et avant de commencer, bien sûr, je vous invite à éteindre vos téléphones cellulaires ou du moins à les mettre en mode silencieux.

65

J'invite maintenant nos premiers participants inscrits donc les représentants d'InfoLogis de l'est de l'île de Montréal et le comité BAIL Hochelaga-Maisonneuve. Je vous invite à venir prendre place. Bienvenue parmi nous. Je vous demanderais de vous identifier pour les fins de la sténographie et après nous vous écoutons.

70

Mme ÉMILIE LECAVALIER :

Émilie Lecavalier du comité BAIL d'Hochelaga-Maisonneuve.

75

M. ANICET NDAYISHIMIYE :

Anicet Ndayishimiye, Info-Logis de l'est de l'île de Montréal.

80

LE PRÉSIDENT :

Merci. Alors on vous écoute.

85

M. ANICET NDAYISHIMIYE :

Bonsoir! Mon nom est Anicet Ndayishimiye, je suis de l'Info-Logis de l'est de l'île de Montréal. En quelques mots, Info-Logis, c'est un comité logement, c'est un organisme en défense des droits, c'est un organisme qui existe depuis bientôt 40 ans et nous couvrons l'Est de Montréal et une bonne partie de l'arrondissement Hochelaga-Maisonneuve, c'est-à-dire Mercier-Est et Mercier-Ouest en plus des autres secteurs comme Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est. Donc je vais laisser ma collègue se présenter.

90

Mme ÉMILIE LECAVALIER :

95 Donc le comité BAIL, on a un comité logement dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve.
Nous aussi, on est un groupe de défense de droit qui fait la promotion du logement social. Nous
sommes dans le quartier depuis 1993.

100 Alors nous sommes des comités logement qui travaillent dans l'arrondissement Mercier-
Hochelaga-Maisonneuve depuis plusieurs années. Nous sommes donc en contact
quotidiennement avec des personnes qui ont des problématiques de logement. On peut voir, par
exemple, hausse de loyer abusive, reprise de logement, insalubrité, attente interminable pour un
logement social, désert alimentaire et plusieurs autres.

105 La situation est de plus en plus difficile pour les locataires à faible revenu. Depuis des
années, nous pointons du doigt le phénomène d'embourgeoisement du Hochelaga-Maisonneuve
qui a un impact sur l'ensemble de l'arrondissement. L'été dernier, une recherche est sortie selon
laquelle 3 247 condos ont été construits dans Hochelaga-Maisonneuve et 835 logements ont été
soustraits du marché locatif entre 2003 et 2014. Donc une étude de l'INRS.

110 Pendant ce temps-là, ça a pris dix ans pour la dernière coopérative qui s'est développée
dans notre quartier pour ouvrir ses portes. Nous ne pensons pas que la situation va s'améliorer à
court terme, surtout si on laisse aller le marché immobilier. Pour réellement freiner la gentrification
et offrir une alternative, on pense que c'est par le logement social que ça doit passer.

115 **M. ANICET NDAYISHIMIYE :**

120 Je parlerais, en fait, de la situation des locataires dans l'arrondissement Mercier-
Hochelaga-Maisonneuve. Sans toutefois rentrer dans les détails et dans les chiffres que vous
avez dans le mémoire, déjà on parle ici d'à peu près, dans le secteur comme Hochelaga, ça
jusqu'à 83 % de l'ensemble des ménages qui sont dans le besoin.

125 Quand on regarde les données, selon l'enquête nationale sur les ménages qui a eu lieu en 2011, en termes des besoins des locataires, quand on regarde combien de ménages consacrent plus de 30 % de leur revenu pour se loger, on est quand même dans une situation où c'est un quartier, en plus de l'embourgeoisement en plus qui s'ajoute à ça, où il y a des besoins et pour des familles et pour des personnes seules.

130 On parle beaucoup des familles parce que de ce qu'on nous a dit notamment lors de la soirée d'information ici, on nous a dit que même la Ville n'avait pas de moyen pour obliger un promoteur de faire du logement famille. Et nous croyons que la seule façon de faire du logement famille aujourd'hui, c'est par le logement social.

135 Vous voyez dans le quartier tout ce qui se développe en matière de logement locatif. C'est soit des résidences pour personnes âgées ou, s'il y a du locatif, c'est seulement du logement social. Et on parle de mesures pour des familles mais aussi il y a des besoins pour des personnes seules. Les personnes seules, c'est un cas particulier parce qu'elles sont des personnes qui sont précarisées, qui, pour une raison ou une autre, malheureusement actuellement n'ont pas accès à certains – comment dire – à certains programmes. On n'a qu'à penser, par exemple, au Programme Allocation-logement qui ne permet pas à une personne seule d'avoir son petit bout, à 140 moins qu'il ait 50 ans. Donc les besoins sont énormes. J'arrête juste là pour que ma collègue puisse continuer.

Mme ÉMILIE LECAVALIER :

145 On aborde aussi dans le document qu'on vous a envoyé les réserves de terrain. Donc, ça fait plusieurs années que les groupes communautaires, on réclame des réserves de terrain pour du logement social. On le sait, les derniers terrains vacants dans Montréal, dans notre arrondissement évidemment, sont très rares. Ce projet, selon nous, c'est une occasion pour 150 l'arrondissement et la Ville de commencer à mettre en place une telle réserve. La Ville, selon nous, doit réserver les terrains qui lui appartiennent à des fins de logement social et communautaire. Elle doit aussi acheter des terrains afin de freiner la spéculation et ainsi permettre le développement des logements sociaux.

M. ANICET NDAYISHIMIYE :

155 Finalement, on essaie de parler ici d'un milieu de vie qui est accessible et abordable. On nous a annoncé que dans le développement du pôle de l'Assomption, on va faire un TOD. Mais de tout ce qu'on voit de ce développement, ce n'est que la densification. On fait un projet où il n'y a aucune, aucune vision en matière d'infrastructures communautaires. On a même à peu près... On parle de 4 400 personnes là-bas, mais on ne parle pas... On nous a indiqué que la maison de
160 la culture la plus proche, c'est à 2.2 kilomètres du pôle. Donc de ce qu'on voit là-bas, donc normalement quand on fait un TOD, on pense à un village en ville. C'est-à-dire que tout devrait être accessible à pied. Or, de ce qu'on nous présente ici, il n'y a rien qui est prévu comme infrastructure.

165 Je pense qu'on ne fera pas les mêmes erreurs qu'on a faites quand on a fait le développement, par exemple, dans l'est du Faubourg Contrecoeur où on a amené à peu près 1 800 ménages, 1 800 familles, et on n'a même pas pensé à un CPE. Aujourd'hui, au Faubourg Contrecoeur, une famille, pour juste aller acheter du lait, ça lui prend une auto ou prendre le transport en commun.

170 Finalement, autre élément ici, il y a la question de l'accessibilité universelle. Oui, il y a un prix à payer, mais je pense quand même quand on développe un tel secteur, il faut penser aussi à l'accessibilité universelle, notamment pour le métro Assomption.

175 Autre élément et non négligeable, c'est en termes des commerces qui vont être installés là-bas. Je pense quand même qu'il faut penser notamment à un commerce à grande surface pour ne pas créer seulement des dépanneurs au bas des immeubles.

180 Finalement, il y a un projet dont on parle en bas, qui est la Cité de la logistique et qui va se faire au sud d'Hochelaga, et dans le PPU qu'on nous a présenté, on ne voit aucun arrimage entre les deux projets. Pourtant, ce projet va avoir un impact pour les résidents qui vont habiter le quartier mais aussi les gens qui vont habiter le secteur de l'Assomption.

Mme ÉMILIE LECAVALIER :

185

Pour terminer, voici nos recommandations. Que le secteur résidentiel soit réservé à 100 % à du logement social et communautaire; que la Ville achète les terrains et les réserve à cette fin; que des infrastructures publiques et communautaires soient planifiées dès maintenant; que les commerces répondent aux besoins des résidents et résidentes; qu'il y ait un bon arrimage avec le projet de la Cité de la logistique.

190

Donc finalement, ce qu'on demande, c'est qu'il y ait un développement de logements sociaux en lien avec les besoins réels des locataires de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Merci.

195

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, Madame Lecavalier, Monsieur Ndayishimiye. Je reviens à une affirmation que vous avez faite au tout début de votre intervention plus tôt en référant à une donnée qui n'est pas écrite dans votre document, je pense, à l'effet qu'il y a eu plusieurs centaines de logements locatifs qui sont disparus. Est-ce que c'est une tendance? Et est-ce que ça n'a pas été compensé par la création de logements sociaux accessibles en location?

200

Mme ÉMILIE LECAVALIER :

C'est une étude qui est sortie cet été en 2016. C'est sûr que nous, c'est de quoi qu'on voyait. Comme je disais, on est en contact avec les locataires qui nous ont témoigné, par exemple, de reprise de logement et tout ça. Cette étude-là, ça confirmait qu'il a bel et bien eu ce phénomène-là qui se poursuit encore. On parle d'un phénomène qui s'est passé, selon l'étude, c'est de 2003 à 2014. Donc, c'est de quoi en tant que tel qui selon nous continue. Après ça, est-ce que ça a été... Votre question par rapport...

205

210

LE PRÉSIDENT :

215 Compensé.

Mme ÉMILIE LECAVALIER :

220 Compensé pour le logement social? Ce qu'on peut voir selon les besoins, évidemment, nous, on pense que ça n'a pas été suffisant. Comme je disais, la coopérative, je trouvais que c'est un bon exemple parce qu'il y a une coopérative, une des dernières qui a ouvert les portes, ça a pris dix ans avant que finalement elle puisse justement recevoir les locataires. C'est extrêmement long développer du logement social. On se butte à plusieurs murs avant que le projet s'installe dans le quartier, puis que les locataires puissent bénéficier de ces projets-là.

225

LE PRÉSIDENT :

230 En passant, si l'étude à laquelle vous référez est accessible, est publique, ça serait peut-être intéressant d'en donner la référence à Élise Naud avant de quitter pour qu'on puisse peut-être y jeter un coup d'œil nous-mêmes, d'accord. Madame Leahey?

Mme MARIE LEAHEY, commissaire :

235 Merci, parce que j'avais la même question sur l'étude. Écoutez, moi j'ai plusieurs questions, alors je vais toutes vous les nommer parce que je ne veux pas enlever le droit aux autres commissaires, puis vous répondrez le plus facilement possible, j'espère.

240 C'est intéressant de voir que vous demandez que 100 % du secteur résidentiel à développer soit réservé au logement social et communautaire. Je voulais voir comment vous conciliez ça avec la mixité sociale, les dangers des ghettos et tout ça. Je trouvais ça intéressant que vous reparliez de l'achat des terrains et des réserves à cette fin. Si vous avez un complément d'information à donner, j'aimerais ça mieux saisir.

245

Je trouvais ça intéressant que vous reparliez du désert alimentaire puis de besoin d'une épicerie à grande surface. Vous avez parlé d'infrastructures communautaires. Si vous avez des exemples d'infrastructures communautaires qui devraient apparaître, j'aimerais ça avoir des exemples.

250

Encore, j'ai besoin d'exemples sur c'est quoi un bon arrimage avec le projet de la Cité de la logistique. Avez-vous déjà, vous, pensé à des éléments d'arrimage? O.K. Merci.

Mme ÉMILIE LECAVALIER :

255

Je vais commencer par rapport à votre question sur la mixité sociale. Premièrement, selon nous, comité BAIL, une des formes de mixité sociale, ça peut passer par les coopératives d'habitation qui est dans les logements sociaux. Selon nous, c'est une forme de mixité sociale. Malheureusement, quand on parle de mixité sociale, c'est souvent de comparer soit les condos avec les logements sociaux ou bien différentes formes de logement locatif plus de luxe, disons.

260

Nous, on pense que justement les coopératives permettent une mixité sociale de différentes personnes à différents revenus mais tout en laissant quand même la possibilité d'avoir un logement qui est abordable ou, encore mieux, subventionné pour certaines personnes qui en ont besoin.

265

Encore là, aussi, la mixité sociale selon nous, si on voulait vraiment qu'il y ait une véritable mixité sociale, c'est qu'il faudrait pousser en ce moment le logement social parce que dans les années précédentes, et encore là qu'est-ce qui se fait le plus malheureusement, c'est les unités de condos qui se créent de plus en plus. Donc, là, on est rendu à faire plus de logement social, selon nous.

270

M. ANICET NDAYISHIMIYE :

Effectivement, donc si je reviens encore à la mixité sociale, déjà le logement social actuellement offre la mixité sociale, parce que dans les projets actuels de logements sociaux, c'est

275 la moitié des logements qui sont subventionnés, l'autre moitié n'est pas subventionnée. C'est un bon exemple d'une bonne mixité sociale.

280 Bon. La question au niveau des exemples au niveau des infrastructures. Ici, on parle de 3 000 logements. Bon, à moins que la Ville a déjà ciblé c'est quoi la clientèle qui va habiter ce secteur, mais on parle c'est 3 000 logements, quand même, c'est un nouveau quartier. Mais on n'a pas d'école. Les enfants de ce quartier vont aller à quelle école? Donc là, on parle d'école primaire. L'école primaire la plus proche, elle est à quelle distance? Est-ce que c'est un endroit où les enfants pourraient aller à pied? Ou on veut développer effectivement ce qu'on dénonce depuis où les résidents n'enverront pas les enfants à l'école dans le quartier?

285 Alors quand on parle question d'arrimage avec la Cité de la logistique, quand même c'est...la Cité de la logistique qui a été annoncée, ça va être une zone industrielle avec beaucoup de circulation. Donc je parle d'arrimage en termes, par exemple, de circulation. Comment ça va se faire? Est-ce qu'on a pensé en termes de circulation qui se passe sur le boulevard Assomption, comment ça se passera ici ?

290

Mme MARIE LEAHEY, commissaire :

Merci.

295

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que ça couvre les points que vous aviez?

300

Mme MARIE LEAHEY, commissaire :

Oui, merci.

LE PRÉSIDENT :

305

Allez-y, Monsieur Séguin.

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

310

En fait, je vous poserais la question un peu comme ma collègue, mais je la poserais peut-être un peu différemment. Pour les résidents qui sont actuellement sur le territoire du PPU, quelles seraient, selon vous, les priorités, les installations, les infrastructures publiques et communautaires à mettre de l'avant dès demain? Quels seraient les commerces? Vous avez parlé d'une épicerie. Est-ce que c'est vrai ça, selon vous, qui est la priorité des priorités? Donc si

315 vous aviez à exprimer ça en termes de qu'est-ce qu'on a à aménager d'ici demain, qu'est-ce que vous nous répondriez par rapport à ça?

315

Et peut-être aussi la priorité pour l'arrimage avec la Cité de la logistique. Exprimez-le peut-être de cette façon-là, en fonction de ce que les résidents actuels vous disent. Parce qu'on veut bien comprendre et saisir ce que vous nous transmettez.

320

M. ANICET NDAYISHIMIYE :

Si on regarde d'abord les résultats du PPU actuel, à part les résidences pour les personnes âgées qui sont sur Sherbrooke et quelques ménages qui sont sur la rue, je pense, Dickson, il n'y a pas beaucoup de résidents dans ce PPU. Alors là, on parle d'amener 3 000 résidents. Ça, c'est autre chose. ÇA ne sera pas la même chose parce qu'il va y avoir une masse de population qui va habiter le secteur et on pense que quand on amène une telle masse de population, ça vient avec des besoins, ça vient avec un peu...

325

330

Si on parle de TOD, donc c'est un bon exemple, le TOD. Ça veut dire que tout doit être à mon avis à pied. Donc c'est là où on pense quand même qu'il faut penser qu'il y aurait des familles et, s'il y a des familles, ça suppose qu'il y a quelque part une école, ça c'est le minimum, à moins que – je répète encore – à moins que les familles qu'on pense, ça veut dire des familles qui

335 n'envoient pas les enfants dans le quartier, et ça, ce que ça veut dire, ce que ça dit, c'est quel
genre de familles on veut. Mais au niveau de l'arrimage avec la Cité, écoutez, moi, j'essaie de
m'imaginer un développement industriel avec une grande circulation, on parle de la Cité de la
logistique, on parle de camions qui circulent toute la journée. Et plus on fait un développement, un
nouveau quartier au nord, je pense quand même qu'il y a un minimum de penser comment ça va
340 se faire la circulation, comment ça va se faire les camions. Par exemple, on parle de l'axe
l'Assomption, est-ce qu'il y a un lien dans la façon dont, par exemple, les camions qui sortent du
pole ne puissent pas rentrer dans le quartier? Je ne sais pas, mais je pense quand même qu'il doit
y avoir quand même un lien entre le développement des deux projets.

345 **Mme ÉMILIE LECAVALIER :**

Peut-être pour compléter, je ne veux pas répéter mais juste rappeler qu'en tant que comité
logement, nous on a des centaines et des centaines de personnes dans nos bases de données
qui sont en attente d'un logement social subventionné. Donc on pense que clairement une des
350 propriétés, c'est de pouvoir loger ces personnes-là de façon convenable, dans un logement qui est
réellement abordable. Puis par « abordable », nous on pense que la seule façon, c'est par le
logement social maintenant vu le marché privé, et un logement salubre aussi, ce que le logement
social peut amener.

355 **Mme MARIE LEAHEY, commissaire :**

Je reviens sur l'arrimage avec la Cité de la logistique et votre demande de création de
logements au sud de la station du métro l'Assomption alors que ce n'était pas ça vraiment qui était
prévu. Vous, vous débordez encore plus vers la Cité de la logistique. Comment vous voyez
360 l'arrimage de ces logements-là qui vont être vraiment très près?

M. ANICET NDAYISHIMIYE :

En fait, on ne déborde pas au-delà. C'est-à-dire que la Cité de la logistique, c'est tout au
365 sud d'Hochelaga. Ce qu'on nous a présenté comme concentration de logements, c'est vraiment

entre la rue de Marseille et la rue Sherbrooke. Et nous, nous pensons quand même qu'il faut élargir la zone de logements parce que le PPU part d'Hochelaga jusqu'à la rue Sherbrooke. Nous pensons quand même pour le bien-être des gens. Au lieu de faire concentrer la zone résidentielle dans cette partie entre de Marseille, il y a peut-être d'aller plus bas que de Marseille, disons peut-être aller sur l'avenue Pierre-De Coubertin, par exemple. Donc ce n'est pas vraiment dans la zone du PPU, pas de la Cité de la logistique.

370

Mme MARIE LEAHEY, commissaire :

375

Merci.

LE PRÉSIDENT :

380

Alors, Madame Lecavalier, Monsieur Ndayishimiye, merci beaucoup de votre présentation.

M. ANICET NDAYISHIMIYE :

385

Merci.

Mme ÉMILIE LECAVALIER :

390

Merci.

LE PRÉSIDENT :

J'appelle maintenant au nom de Projet Montréal, madame Laurence Lavigne-Lalonde et monsieur Éric Allan Caldwell. Madame, Monsieur, bonsoir!

395

Avant de vous donner la parole, je dois quand même vous dire qu'à titre d'élus, évidemment vous êtes des citoyens dont on reçoit les interventions au même titre que tous les

autres mais comme vous faites partie aussi des processus décisionnels qui font suite à notre intervention, on garde une certaine réserve dans les éventuelles questions qu'on pourrait vous poser qui seraient plus de l'ordre des éclaircissements. D'accord. Alors nous vous écoutons.

400

M. ÉRIC ALLAN CALDWELL :

Merci beaucoup de nous recevoir. Pendant qu'on règle notre PowerPoint, on est très content que l'OCPM ait ce mandat de se pencher sur la question du PPU Assomption Nord. Nous avons souhaité et appuyé la mise en place de ce PPU ainsi que la consultation publique de l'OCPM.

405

LE PRÉSIDENT :

Bienvenue!

410

M. ÉRIC ALLAN CALDWELL :

Deuxièmement, on aimerait aussi remercier les professionnels d'arrondissement, les professionnels de la Ville de Montréal qui ont travaillé sur ce dossier. On les voit, ils travaillent comme des fous, ils donnent le meilleur d'eux-mêmes. Je crois qu'il faut souligner tout leur travail et leur rigueur et l'étendue de leur implication dans ce dossier.

415

Mme LAURENCE LAVIGNE LALONDE :

En guise d'introduction sur ce qui était dans notre mémoire et ce qu'on vous présente ce soir, on croit en premier que la vision qui ressort des orientations du PPU devrait être renforcée. Parce que quand on dessine un quartier, on devrait vouloir aussi induire un sentiment des valeurs de bien-être, de vivre-ensemble ou peu importe celle qu'on choisira, mais on sent que ça a besoin d'être renforcé pour vraiment s'assurer que ça atterrisse et qu'on puisse vraiment avoir les règlements d'urbanisme ou les outils d'urbanisme ou la réglementation qui transposent ces valeurs-là jusque sur le terrain, jusqu'au développement vraiment du quartier.

420

425

Et deuxièmement, on sent aussi qu'on pourrait aller plus en détail dans quels types d'emplois on a envie de créer, quels liens on veut créer entre le secteur résidentiel et industriel – parce qu'on va créer un secteur mixte – mais aussi avec le secteur industriel qui va se développer au sud et les quartiers résidentiels qui sont autour. Donc on pourrait aller plus en détail dans quels types d'emplois on a envie de créer, quels liens on veut faire avec le milieu dans lequel ce PPU s'implante.

M. ÉRIC ALLAN CALDWELL :

Alors allons-y avec nos recommandations pour attirer les familles aux profils variés. Notre première recommandation : revoir les paramètres d'application de la stratégie pour que tous les projets soient contributaires. C'est-à-dire, telle que conçue présentement, la Stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal n'est applicable qu'aux portions dérogatoires des projets, dérogatoires quant à l'usage, la densité et la hauteur.

Lorsqu'on vient faire un PPU, on vient justement fixer une meilleure planification tant des usages, de la densité et des hauteurs, ce qui fait que la Stratégie de la Ville de Montréal, qui n'a qu'une emprise que sur la portion dérogatoire, risque de ne pas être appliquée. Donc il est fondamental de revoir ces paramètres d'application. On sait qu'il y a un débat à Québec présentement sur la *Loi sur le statut de la métropole* où il y a peut-être des choses qui risquent de changer à cet effet-là, mais il est clair que s'il n'y a rien qui est changé par rapport à la situation actuelle, on ne pourra pas atteindre les objectifs qui sont de 15/15 : 15 % de logement social et 15 % logement abordable.

Il faut aussi mettre en place des moyens pour que des projets sociaux et communautaires voient le jour, indépendamment de la Stratégie d'inclusion. Dans Hochelaga-Maisonneuve, dans l'arrondissement, la plupart des logements sociaux ou communautaires qui ont vu le jour ces dernières années ont été faits grâce à l'initiative des groupes communautaires, des GRT avec une stratégie immobilière imaginative. La Ville doit être en appui à cette stratégie-là avec des acquisitions foncières et des réserves foncières.

460 Aussi, c'est très important d'inclure des mesures robustes pour orienter le développement
d'une meilleure variété dans les typologies de logement et les différents modes de tenure. On le
sait, il y a déjà – nos prédécesseurs l'ont dit – il y a déjà une concentration de personnes âgées
dans le secteur, il est important que la typologie des logements attire des profils variés. Il faut des
familles, il faut des enfants dans ce quartier, on veut aussi qu'il y ait un profil de mode de tenure,
465 que ce soit propriété privée, logements sociaux, communautaires, des logements à loyer pour
attirer toutes sortes de clientèles pour avoir l'éventail complet des différents types de clientèle.

Mme LAURENCE LAVIGNE LALONDE :

470 Dans le PPU, on faisait référence à différentes balises d'aménagement. On a décidé de
s'attarder à deux balises principalement : la première, les hauteurs; la deuxième, la connexion
avec le sud.

475 Donc pour la première qui est les hauteurs, c'est sûr que nous, on est tout à fait favorable
à densifier ce secteur-là. On ne remet pas du tout ce principe-là en question, on y est favorable.
Par contre, on considère qu'il y a certaines modifications qui devraient être faites pour vraiment
que ce projet-là soit vraiment bien implanté dans son milieu d'insertion.

480 Donc j'ai remis la carte qu'on trouve dans le document du PPU et on aimerait... En fait, ce
qu'on souhaiterait voir, c'est une modification au secteur qui a été identifié comme le secteur 14-
05 qui, en fait, tout le long de la rue Sherbrooke, on propose des hauteurs de douze étages. On
est plutôt favorable, ça va bien avec la rue qui est assez large, les tours olympiques qui ne sont
pas très loin, il y a déjà du douze étages. On y est plutôt favorable, c'est important de densifier ce
secteur-là.

485 Par contre, le cœur du projet est vraiment autour du métro l'Assomption, le long du
boulevard l'Assomption et on considère que juste en partant du sud donc de ce qui est les Jardins
Claire-Fontaine, donc les bâtiments de l'OMHM, allant vers le sud, on devrait plutôt aller vers du
dix étages, diminuer un peu la hauteur, parce que, premièrement, pour éviter que ces deux
bâtiments-là soient complètement à l'ombre à l'année entre des tours de douze étages au nord,

490 au sud et à l'est, pour qu'elles puissent quand même continuer à avoir leur place dans ce quartier-
là et aussi parce qu'on considère qu'entre l'Assomption et les bâtiments de deux à quatre étages
sur la rue Dickson, c'est très drastique comme différence de hauteur et on se disait que justement
diminuer un peu cette hauteur-là permettrait de mieux s'intégrer dans le cadre bâti.

495 Un élément important aussi qu'on aimerait voir, c'est le lot qui est vraiment au centre entre
la rue l'Assomption et Dickson dans la zone toujours 14-05, qui est situé juste en face du parc
qu'on veut créer. En ce moment, on nous propose douze étages. On considère vraiment que ce
n'est pas un endroit où on devrait mettre autant de hauteur parce qu'on est juste en face d'un
parc, probablement le seul parc aussi qu'on va créer dans ce secteur-là et que la rue est très
500 étroite.

Ce ne sera pas du tout invitant pour les gens d'aller dans un parc qui est à l'ombre à
l'année. Et aussi, encore toujours, pour qu'il y ait une transition plus importante entre le douze
étages et le secteur résidentiel, on aimerait diminuer ce secteur-là à six étages. On sait qu'on est
505 plutôt dans les détails mais pour nous, c'est vraiment important que ça s'implante bien dans le
milieu d'insertion et, pour nous, ça c'est des éléments qui viendraient bonifier et harmoniser le
secteur.

Deuxièmement, la connectivité avec la partie au sud. Donc le développement Assomption
510 Sud. On sait que les deux secteurs de planification, le PPU l'Assomption et la Cité de la logistique
en fait ont une partie du territoire qui est juxtaposé, en fait, qui est concerné par les deux types de
développement.

Donc on considère que c'est vraiment important de tout de suite dans le cadre de ce PPU,
515 se questionner et peut-être aller vers des pistes de solution sur quel type d'activité du secteur de
la logistique on veut avoir pour ce quartier-là.

520 Peut-être pas aller jusqu'à définir les activités qu'on veut voir au sud parce qu'il y a un processus de planification, mais quand on dit que la Cité de la logistique va et prend même du territoire sur le PPU, il faut se poser ces questions-là parce qu'on va vraiment mettre ces activités-là dans le développement du nouveau quartier qu'on veut créer. Donc définir les activités du secteur de la logistique qu'on souhaite attirer dans notre quartier.

525 Aussi, on considère qu'on devrait mettre un accent vraiment plus important sur tout ce qui est en lien avec la limitation des nuisances actuelles et futures entre les activités commerciales, industrielles, résidentielles. On sait que le quartier va se développer sur plusieurs années mais les premiers habitants, les premiers qui vont investir, qui vont faire le choix de croire au développement de ce quartier-là, il faut aussi qu'ils aient un quartier invitant, intéressant, donc trouver des façons dès maintenant de limiter les nuisances actuelles et surtout de les encourager
530 et de leur dire qu'on a réfléchi à cette cohabitation-là et on trouve qu'il faudrait mettre un peu plus l'accent dans le PPU actuel.

M. ÉRIC ALLAN CALDWELL :

535 Investir dès maintenant dans le domaine public, recommandation 7 : créer dès maintenant des réserves foncières en vue d'aménager, parcs, équipements collectifs et écoles. L'école primaire publique est l'équipement collectif le plus important au cœur d'une communauté, au cœur d'une communauté qui veut l'intégration des différentes clientèles autour d'un projet de vie commun, d'un projet de vie communautaire. Il est absolument important que lorsqu'on parle d'une
540 communauté de 3 000 habitants, il y ait une école primaire publique et qu'il y ait une planification en ce sens.

545 Équipements collectifs, vous en discutiez tout à l'heure. Il faut comprendre que la Ville de Montréal a, à même dans le secteur Mercier-Ouest, plusieurs locations privées, que ce soit – et c'est un peu plus à l'est, j'en conviens – que ce soit la Bibliothèque Langelier, que ce soit la mairie d'arrondissement pour laquelle la Ville de Montréal a, soit dit en passant, un loyer annuel de 1 million \$, le C.R.C. St-Donat et on parle aussi évidemment de la cour Chauveau qui est dans le secteur et à chaque fois qu'on fait référence à une réserve pour des équipements collectifs, on

550 dit qu'on peut récupérer Chauveau. Mais il faut avoir la réflexion sur quel type d'équipements collectifs on veut et c'est la Ville qui doit être au rendez-vous pour en assurer la réalisation ou même l'opération.

555 Aménager un réseau de parcs de proximité et d'espaces verts dès le lancement des projets. C'est bien important qu'au tout départ du PPU, le réseau de parcs soit là pour attirer les gens et pour induire une dynamique dans le quartier. Les parcs ne doivent pas venir par après. Ils doivent être là dès le départ, c'est ce qui va fixer le type d'activité, le type de transport qu'on va avoir dans le quartier. Ça doit être fondamental et l'épine dorsale, tout comme un réseau de rues, ça doit être l'épine dorsale du développement de ce nouveau quartier résidentiel et d'affaires.

560 Prévoir des critères d'aménagement de ces places englobant notamment des projets d'art public et de design pour chacune des nouvelles places sur l'ensemble du nouveau quartier. On a peu d'occasions comme ça de faire, de renouveler entièrement notre mobilier urbain, il ne faut pas manquer l'occasion d'y faire une grande place au design et à l'art public.

565 **Mme LAURENCE LAVIGNE LALONDE :**

570 Pour terminer, on pense qu'il faut faire une plus grande place à la transparence dans ce processus – pas le processus qu'on fait actuellement avec l'OCPM – mais une fois qu'on sera vraiment dans le développement du quartier. On sait qu'il y a des gens qui vont arriver en premier, qui vont faire vraiment comme je disais tout à l'heure un investissement, qui vont croire au développement du quartier, mais il faut aussi les informer tout au long du processus de qu'est-ce qui s'en vient, les prochaines étapes, puis pas simplement leur dire : « Vous êtes dans un projet qui aura un aboutissement à X moment. »

575 Je pense que c'est important de vraiment prévoir des forums d'échange d'information pour tenir au courant la population de ce qui s'en vient, des développements qui s'en viennent et d'autres moments aussi peut-être où ils pourront pas simplement avoir de l'information mais vraiment échanger et participer à cette prise de décision-là parce qu'on sait qu'il y a des choses qui vont changer.

580 On sait que, par exemple, le parc de la cour Chauveau, bien, il faudra déménager la cour, quand est-ce que ça va voir le jour?

Donc tout ce qui est en lien avec l'aménagement des places publiques, du réseau vert. Donc je pense que c'est des choses qui vont évoluer, donc il faut absolument que les citoyens qui
585 vont y aménager puissent faire partie de ces décisions-là. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci, Madame Lavigne Lalonde, monsieur Caldwell. Une petite question pointue,
590 Monsieur Caldwell. Quand vous parlez de stratégie d'acquisition de terrain, les fins pour lesquelles vous la voyez cette acquisition-là sont surtout des équipements publics. Est-ce que ça pourrait inclure aussi des espaces mis à la disposition de logement social?

M. ÉRIC ALLAN CALDWELL :

595 Tout à fait. D'ailleurs, dans notre recommandation de stratégie parallèle, qui est la recommandation 2 : mettre en place des moyens et des projets sociaux et communautaires voient le jour, indépendamment de la Stratégie d'inclusion, il est clair que des acquisitions de terrain ou des participations à des constructions, c'est fondamental. Parce que comme je l'ai expliqué, si on
600 ne se fie que sur les mécanismes de la Stratégie d'inclusion, le fameux 15/15, on n'arrivera pas à cet objectif-là et on doit absolument sur l'ensemble du projet l'atteindre. Même que nous, comme formation politique, on prône le 20/20 plutôt que le 15/15.

LE PRÉSIDENT :

605 Très bien. Avant de passer la parole à mon collègue, monsieur Séguin, je voudrais juste que vous vous assuriez que la présentation qui nous a été projetée nous soit remise pour qu'on puisse la mettre dans la documentation.

610 **M. ÉRIC ALLAN CALDWELL :**

Absolument.

615 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Séguin.

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

620 En fait, je vais commencer avec la dernière recommandation que vous avez présentée. Vous avez donc évoqué cette nécessité d'un genre de forum d'information et d'échange sur l'avancement de chaque nouveau projet et tout autre projet qui touche le domaine public.

Mme LAURENCE LAVIGNE LALONDE :

625

Oui.

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

630

Alors j'aimerais ça que vous nous disiez un peu comment vous voyez ce forum-là, comment est-ce qu'il fonctionnerait, avec quelles ressources, qui le mènerait et qui en ferait partie.

Mme LAURENCE LAVIGNE LALONDE :

635

Oui. En fait, nous, ce qu'on constate de plus en plus, c'est que les gens ont envie de participer, que ce soit dans notre arrondissement et on le voit aussi à la Ville de Montréal en général, les gens ont envie de participer à la prise de décision et n'ont pas envie d'être simplement informés ou mis devant un fait accompli.

640 Donc ce qu'on souhaiterait, c'est qu'à chacune des étapes importantes de développement, il y ait
des présentations, des échanges. Je pense que ce serait probablement à l'arrondissement de
faire ces étapes-là, comme on fait des consultations sur l'aménagement des parcs,
l'aménagement des places publiques, tout ça. Je pense que ça serait probablement le même
645 genre d'espace. On le fait souvent aussi avec des firmes qui viennent faire l'animation de ces
espaces-là. Donc je le verrais sous une forme de consultation en continu via l'arrondissement
mais probablement avec des partenaires.

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

650 Vous soulevez aussi tout l'enjeu de la cohabitation.

Mme LAURENCE LAVIGNE LALONDE :

Oui.

655

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

Tant au sein du secteur du PPU que de l'harmonisation avec celui de la Cité de la
logistique. Quelles seraient selon vous les priorités à cet égard pour relever ces défis-là? Et
660 comment les mettre en œuvre dans une nouvelle version du PPU?

Mme LAURENCE LAVIGNE LALONDE :

Je pense qu'une des priorités va être de définir le type d'activité de logistique qu'on a
665 envie de voir se développer sur les terrains qu'on a définis comme faisant partie de la Cité de la
logistique. Il y a des éléments... Bon, il y a des entreprises qui existent puis on ne leur demandera
pas de partir pour l'instant mais au moins de s'assurer qu'on choisit des activités qu'on voudra voir
se développer dans un futur. Parce qu'il y a des droits acquis, puis ça, je le comprends bien. Ça,
c'est un premier élément.

670

Deuxièmement, réellement créer des zones tampons et c'est là où moi j'avais l'impression qu'on n'était pas allé assez loin dans le PPU, où on n'a pas défini non plus très bien, particulièrement entre la zone qui est dans les deux planifications et le reste du secteur, qu'est-ce qui va vraiment faire objet de zone tampon. Pour moi, ça, ce n'était pas clair.

675

Je pense que l'aménagement de la rue Hochelaga pourrait aussi être un élément important. C'est vraiment la limite entre les deux secteurs et on n'a pas de proposition quant à l'aménagement de la rue Hochelaga qui est une rue qui n'est vraiment pas invitante non plus. Il faudrait qu'on ait l'impression d'être encore dans un quartier à échelle humaine quand on est rendu sur Hochelaga, quand on s'en va vers le secteur plus industriel. Mais selon moi, une des priorités, c'est vraiment de bien planifier quel type d'entreprise on a envie de voir se développer et aussi quels outils on peut mettre en place pour s'assurer d'attirer les bonnes entreprises. Est-ce qu'on a besoin d'incitatifs? Qu'est-ce qu'on a de besoin pour vraiment s'assurer d'attirer des entreprises qui correspondent, justement comme je le disais en introduction, aux valeurs, au sentiment qu'on a envie de créer dans ce quartier-là. Je pense que monsieur Caldwell veut ajouter.

680

685

M. ÉRIC ALLAN CALDWELL :

Je rajouterais aussi, on a la chance de créer des unités d'habitation et en même temps de revitaliser un secteur géographique autour d'une mission économique, j'ajouterais la proximité de la main-d'œuvre. C'est un atout pour les entreprises d'aujourd'hui de pouvoir compter sur des employés qui vivent à proximité, c'est un atout pour les employés de travailler près de la maison et s'ensuivent une collaboration et une cohabitation et une solidarité dans les enjeux du quartier.

690

695

Dans notre histoire dans l'arrondissement, on était un quartier de travailleurs résidents. Il faut saisir cette occasion-là pour créer des liens entre les habitations et le secteur de développement économique parce que c'est un atout pour tous, tant pour les entreprises qui vont s'y installer que pour les résidents, que la planification soit faite ensemble. Et pourquoi ne pas retrouver un peu ce modèle-là de travailleurs résidents qui peuvent se déplacer par du transport actif sur leur lieu de travail et participer ensemble à la vie communautaire.

700

Mme MARIE LEAHEY, commissaire :

705 Vous avez nommé faire attention sur les limitations des nuisances actuelles et futures.
J'aimerais que vous me donniez des exemples de nuisances actuelles.

Mme LAURENCE LAVIGNE LALONDE :

710 En fait, il y a déjà des entreprises dans le secteur. On sait que les premiers terrains qui
vont être développés sont près de certaines résidences. Donc nous ce qu'on veut s'assurer, c'est
qu'on a bien évalué quelles sont les nuisances qui existent, le bruit du camionnage, est-ce qu'il y a
de la ventilation? On le voit déjà dans les autres parties de l'arrondissement où on construit des
unités d'habitation très près d'entreprises qui ne sont pas des entreprises qui font de la métallurgie
715 mais quand même, il y a de la ventilation, il y a du camionnage, il y a des entreprises aussi qui
travaillent 24 heures par jour.

Donc ça serait vraiment de faire une bonne évaluation de qu'est-ce qu'on a en ce moment
et s'assurer qu'on est capable de limiter ces nuisances-là et de travailler avec les entreprises qui
sont là, qui n'ont pas l'intention de quitter parce qu'on sait que ça va être en transformation mais
720 de voir avec elles qu'est-ce qu'elles peuvent mettre sur pied pour s'assurer justement de limiter
ces nuisances-là.

Parce qu'on le vit déjà à d'autres endroits des plaintes de résidents qui achètent puis on
ne les avait pas avertis nécessairement des nuisances qu'il y avait. Puis ce n'est pas
725 nécessairement des choses qu'on entend, qui font tant de bruit que ça mais quand on est entend
24 heures par jour, ça finit par être des irritants. Puis c'est ça, je pense beaucoup au bruit, à la
pollution et au camionnage.

Mme MARIE LEAHEY, commissaire :

730
Merci.

LE PRÉSIDENT :

735 Madame, Monsieur, merci beaucoup de votre intervention. J'invite maintenant monsieur François Gagnon. Vous aussi vous avez la technologie d'appoint.

M. FRANÇOIS GAGNON :

740 Ça va servir à compenser mon manque de préparation.

LE PRÉSIDENT :

745 Alors vous nous avez envoyé donc votre mémoire sous le titre : *Pour un PPU qui supporte encore mieux la marche et le vélo*. Alors, nous vous écoutons.

M. FRANÇOIS GAGNON :

750 Merci de nous écouter. Je présente évidemment pas avec ma conjointe qui n'est pas là ce soir mais elle m'appuie mentalement et moralement. Deuxième chose, je voulais m'excuser parce que je ne suis pas aussi prêt que je devrais l'être pour faire cette présentation-là mais j'en ai préparé une quand même. J'espère qu'elle va faire un peu de sens.

755 Donc le sens du mémoire, puis je pense que c'est ce que je veux répéter un peu ce soir, c'est qu'on a fait un bon bout, je pense, dans la réflexion de la place de la marche et du vélo dans le PPU mais je pense qu'on peut faire encore mieux. Puis personnellement, je m'intéresse beaucoup à l'aménagement des rues puis à l'aménagement des réseaux de rues parce que ça me semble être une des dernières frontières en urbanisme qui semble être réservée à une catégorie professionnelle. Ça ne semble plus avoir lieu d'être aujourd'hui.

760

On traite la rue comme si c'était le domaine exclusif de l'ingénierie alors que la rue, c'est en fait la plus grande réserve d'espace public en ville. Dans certaines villes, l'espace dédié à la rue va jusqu'à 50 %. Je ne serais pas surpris que les chiffres à Montréal soient à peu près la

765 même chose. Donc il faut aborder la rue comme autre chose qu'un canal de circulation pour des voitures, pour des camions.

770 La rue, comme je le disais, c'est la plus importante réserve d'espace public dans la ville. La rue, ce n'est pas juste une place pour circuler, c'est une place où on se rassemble, où on manifeste, où on peut socialiser avec d'autres personnes. Malheureusement, à Montréal, on a fait des progrès peut-être dans certains aspects, surtout sur les rues locales. Sur les artères, par contre, on n'a pas fait beaucoup de progrès. En fait, c'est plutôt stagnant.

775 À Montréal, on est dans une situation où on est obligé de mettre des pancartes sur les clôtures d'école – ce que vous voyez là – pour dire aux automobilistes on imagine qui passent que la rue n'est pas une piste de course. Mais ça, si on est obligé de marquer ça sur une pancarte, c'est parce qu'on a fait la rue comme une piste de course. Alors qu'on peut faire autrement. On peut réfléchir en revoyant certaines normes, puis je vais essayer de vous montrer que ces normes-là sont en révision en Amérique du Nord, un peu plus dans la présentation que ce que j'ai dit dans le mémoire – ou ce que nous avons dit dans le mémoire.

780 Ça, ça a des conséquences ces aménagements-là au-delà aussi de la fonction de la rue au niveau de la vie en ville. D'abord, ça a pour conséquence d'avoir des conséquences fatales pour des gens. Donc vous voyez une image qui est la pose d'un vélo blanc. Donc c'est une personne qui se promenait en vélo, qui est décédée l'année passée sur une artère de Montréal. 785 Malheureusement, c'était une jeune femme dans la fleur de l'âge. Il y en a eu quelques-uns de ces vélos blancs installés là dans les dernières années. Ça continue. Le bilan cycliste ne s'améliore pas beaucoup comparativement aux autres.

790 Donc l'aménagement des rues comme des pistes de course, c'est-à-dire des voies larges, un nombre de voies important, ça a ces conséquences-là.

795 Ça n'a pas juste pour conséquence de favoriser le passage des voitures, ça a aussi des conséquences sur la sécurité des personnes et sur la vie des personnes et des gens qui entourent ces personnes-là, parce que cette femme-là en l'occurrence avait une famille, avait des amis, avait probablement quelqu'un avec qui elle partageait sa vie, de temps à autre au moins. Donc toutes ces personnes-là ont été affectées.

800 Ça a aussi une conséquence sur le niveau de chaleur qu'on a en ville. Ce que vous voyez ici, c'est un relevé des températures au sol. On pourrait confondre beaucoup avec l'infrastructure dédiée à l'automobile, soit l'infrastructure de rue, donc le réseau de rues. Vous voyez peut-être l'artère principale de Montréal, que ce soit les autoroutes, les artères comme le boulevard l'Assomption, Pie IX, les autres, on les voit représentées là. Puis aussi, toute la minéralisation qui est liée au stationnement automobile. Donc ça a une conséquence importante sur la vie en ville parce que ça amène des îlots de chaleur, puis on a la possibilité, en travaillant sur l'aménagement
805 des rues, en réduisant l'emprise des rues, de mitiger un peu ces choses-là qui sont appelées d'ailleurs dans les prochaines années à s'amplifier en raison du réchauffement climatique.

810 Ça a aussi pour conséquence – on parlait de bruit un peu plus tôt – de générer beaucoup de bruit. Donc aménager des rues comme des pistes de course, ça fait en sorte que les véhicules circulent rapidement. Le bruit est lié de manière linéaire à la vitesse de circulation motorisée. Donc si on va à 30 km/h, on baisse le niveau de bruit; si on va à 50 km/h, on l'augmente; si on va à 70 km/h, on l'augmente encore. Puis vous voyez, encore là, on dessine assez bien, si on regarde les relevés de bruit à Montréal – on parlera des aéroports, du bruit généré par d'autres types de sources de transport – mais le transport routier est un contributeur important au niveau de bruit à
815 Montréal.

820 Donc je voulais vous situer un peu les propositions que j'ai faites, non seulement en termes de sécurité parce que j'ai beaucoup parlé de sécurité et de convivialité pour les piétons, pour les cyclistes, mais pour un aspect plus inclusif d'autres enjeux urbains qui sont liés à ces choses-là.

825 Ce que je vous ai fait essentiellement, je ne vais pas vous repasser à travers le mémoire, mais je vous ai fait une proposition d'aménagement de la rue l'Assomption qui réduisait le nombre de voies de circulation à une dans chaque direction. Puis là, j'ai pris les dimensions qui étaient pour, en fait, la coupe de rue proposée, mais j'ai vu après que la coupe de rue réelle actuelle est plus large que d'à peu près 20 centimètres. Donc on a encore un petit peu de jeu pour augmenter certaines dimensions, certains de ces éléments-là dans l'emprise actuelle.

830 Ce que j'ai essayé de vous faire comme démonstration aussi, c'est qu'en utilisant certains dispositifs de circulation comme les carrefours giratoires, on pouvait tout à fait répondre à la capacité actuelle – à mon avis, je n'ai pas trouvé d'étude de circulation dans le secteur mais je douterais fort qu'on dépasse aujourd'hui les 20 000 de débit journalier annuel. Puis je pense qu'avec la configuration que je vous propose, on peut tout à fait y répondre.

835 Après, j'ai essayé de répondre un peu à certaines des objections qui pourraient être faites par des ingénieurs en disant : « Bien, il faut bien une voie pour les autobus. » Dans la même emprise, j'ai dessiné des voies d'arrêt pour les autobus. Donc on pourrait tout à fait, en réduisant certains des éléments, prévoir une voie d'arrêt pour les autobus puis de desserte par les autobus en respectant l'emprise puis peut-être en réduisant un peu les pistes cyclables ou les trottoirs.
840 Bref, en jouant un peu sur l'aménagement de certains éléments à certains secteurs spécifiques, on pourrait tout à fait répondre dans l'emprise actuelle à cette configuration-là.

845 L'autre question que j'ai déjà abordée, c'est celle du débit journalier annuel ou moyen. Ce que je vous présente ici, c'est un arbre ou disons un graphique qui présente les différents seuils de décision de différentes villes sur la possibilité de passer de quatre voies de circulation, c'est-à-dire deux voies dans chaque direction, à trois voies en comprenant une voie de tourne à gauche, donc deux voies en continu. Ce qu'on appelle en anglais les *Road Diets*, ce que j'ai appelé dans le mémoire peut-être – je ne me rappelle plus si j'ai utilisé le terme – régime routier.

850 Donc on peut, selon ce graphique-là, voir qu'à Seattle, dès qu'on arrive à 25 000 de débit journalier annuel moyen, on considère fortement la possibilité d'aménager un régime routier. Donc faire passer les voies de quatre à deux dans chaque direction, continues.

855 Puis je pense que le cas de l'Assomption, même si je n'ai pas réussi à trouver les débits actuels, ni les débits prévus dans un horizon de temps X, je pense qu'à peu de doute près, je pense qu'on y est.

860 L'autre objection qui pourrait vous être faite, c'est que les largeurs de voie que j'ai utilisées ne sont pas réalistes. Les largeurs de voie qu'on utilise souvent en ingénierie à Montréal sont entre 3.5 puis 3.7 mètres pour les rues artérielles. Je vous montre l'exemple de Boston. Ici, c'est le livre de lignes directrices de Boston qui prévoit sur les rues artérielles – vous voyez en haut à gauche la notion de *arterial*. Ça, ça désigne les rues artérielles, comme le boulevard l'Assomption, où on utilise pour les voies d'autobus des voies à 11 pieds. 11 pieds, ça se traduit par 3.2 mètres à peu près. Donc moi j'ai pris pour la voie d'autobus puis de camions sur l'Assomption, la voie continue, je vous ai pris 3.3 mètres. Donc je suis même au-delà de ce qui est proposé dans le guide de Boston.

870 Montréal est une des grandes villes à Montréal qui s'est associée à un mouvement des ingénieurs en urbanisme en milieu urbain en Amérique du Nord qui s'appelle le NACTO, le *National Association for City Transportation Officials* qui s'en vont dans cette direction-là, qui prônent la réduction des largeurs des voies de circonstances, la réduction du nombre de voies de circulation, l'élargissement des rayons de courbure, bref qui prévoient une réduction de l'emprise des rues pour faciliter d'autres usages, le vélo et la marche notamment.

875 Je n'ai pas parlé beaucoup des rues résidentielles. J'ai dit qu'on avait fait déjà un bout à Montréal puisqu'on prévoit un nouveau quartier. Je disais ça parce que dans plusieurs quartiers, puis même le maire de l'arrondissement a annoncé hier qu'on réduisait à 30 km/h dans le quartier Hochelaga. C'est déjà le cas dans le secteur Maisonneuve, dans Hochelaga-Maisonneuve. Là, on prévoit réduire la vitesse au mois de juin à 30 km/h dans l'ensemble du quartier Hochelaga-Maisonneuve, donc on inclut le quartier Hochelaga maintenant. Le maire de Montréal a annoncé
880 qu'on réduirait possiblement la vitesse de circulation sur le réseau artériel à 40 km/h.

885 Donc on fait des gains sur l'aménagement des vitesses. Sur les rues résidentielles, on est capable, je pense, de faire des aménagements d'emblée réducteurs de vitesse. Parce que la façon dont on le fait à Montréal présentement, c'est qu'on prend les rues qui sont rectilignes assez larges, puis on installe des dos d'âne allongés. À Boston, on a commencé à faire des rues avec des chicanes. Il y a aussi des rues comme ça en Europe, c'est assez fréquent. Là, on parle de *Home Zone* au Royaume-Uni ou des *woonerf* aux Pays-Bas. Ça, ça se retrouve, c'est une rue résidentielle à Boston.

890 Un des éléments que je trouve intéressant pour les rues résidentielles à vitesse réduite, c'est qu'en entrée, on commence à utiliser – ça, c'est une image de San Francisco – puis c'est rendu dans les normes à San Francisco, de considérer que par défaut à l'entrée des rues résidentielles, on va installer des traverses piétonnes surélevées, ou ce qu'on peut appeler en Belgique des trottoirs traversants, ou encore une autre nomenclature aussi qui est les trottoirs
895 continus.

 Donc on commence à faire des rues résidentielles, quelque chose qui s'apparente plus à des milieux de vie qu'à des canaux de circulation pour automobile. Puis un des dispositifs qu'on utilise pour faire ça, c'est justement ces traverses piétonnes surélevées ou les trottoirs traversants.
900 Ça serait intéressant, je pense, de l'inclure d'emblée dans le design des rues qu'on s'apprête à développer dans le secteur.

905 Donc juste pour conclure. Promouvoir le vélo et la marche, ça implique de se mettre dans la peau des usagers. Il faut sécuriser, non seulement par des pistes cyclables en sections mais aussi penser aux intersections. Je pense que la proposition de carrefour giratoire est aussi faite dans cette optique-là de sécuriser l'intersection pour les cyclistes et les piétons. En intersection présentement à Montréal, des fois on a des tracés, des chevrons sur la chaussée mais en pratique, ça n'a aucun effet.

910 Il faut des dispositifs physiques aussi en intersection. Vous voyez qu'il y a des médianes pour les piétons, il y a des traverses piétonnes, il y a une piste cyclable qui passe là, qui est en protégé, qui permettrait de sécuriser, puis en particulier pour les camions qui sont particulièrement dangereux pour les usagers non protégés.

915 Puis il faut sécuriser des origines aux destinations. C'est pour ça que c'est vraiment important de traiter l'Assomption. L'Assomption, ça peut devenir une barrière pour les cyclistes et les piétons si ce n'est pas aménagé pour eux. On fait un bout en réduisant le nombre de voies dans la proposition actuelle mais je pense que la proposition que je vous fais est un petit peu plus ambitieuse puis, je pense, aussi intéressante au niveau de la fonction même de circulation.

920 Puis il y a un autre des aspects qu'on a notés dans le mémoire, c'est celui qu'il faut sécuriser les temps morts de déplacement, en particulier pour les cyclistes qui doivent entreposer leur vélo puis qui ont peur de se les faire voler par exemple quand ils vont au Métro. Donc on proposait différents aménagements à la fois en milieu résidentiel. Présentement à Montréal, 925 souvent on se retrouve avec des gens qui doivent monter leur vélo dans leurs appartements, ce qui n'est ni très pratique, surtout pour les personnes qui n'ont pas la force nécessaire pour le faire et puis, bien ça prend de l'espace dans un appartement. Donc c'est beaucoup plus pratique de l'avoir au sol. C'est pour ça que je vous proposais ou que nous vous propositions – excusez-moi, je suis tout seul donc je parle au « je » - donc c'est pour ça que nous propositions des normes 930 d'aménagement de stationnement pour les vélos, même dans les lieux résidentiels.

LE PRÉSIDENT :

Je vais vous demander de conclure, Monsieur Gagnon.

935

M. FRANÇOIS GAGNON :

Oui. J'ai fini.

940

LE PRÉSIDENT :

Si c'est le cas, parfait, parce qu'on veut quand même se garder un petit peu de temps. Alors, vous aussi, je vous invite donc à rendre votre présentation disponible pour qu'elle puisse ensuite apparaître sur le site de l'Office.

945

Vous avez mis l'accent beaucoup sur des références qu'on peut qualifier d'ordre technique, donc avec des gabarits, des choses comme ça, empruntées de différents endroits. Compte tenu de l'expérience montréalaise, qu'est-ce qui avait le plus de chance d'être réalisé d'une façon relativement facile ou rapide dans des quartiers comme soit Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, le quartier existant, ou encore à l'occasion du PPU?

950

M. FRANÇOIS GAGNON :

Les rues résidentielles, pour moi, c'est le plus évident. Comme je l'ai dit, on a déjà commencé à travailler sur les résidentielles. Sur les artérielles, c'est plus compliqué mais ceci dit, si vous allez à Île des Sœurs, vous allez voir des giratoires à peu près comme je vous les ai montrés. Il y a une expertise à la Ville pour le faire, il s'agit juste de demander de le faire. Puis ils sont assez bien aménagés. Vous avez des baies protectrices pour les vélos, pour les piétons, qui sont déjà aménagées, puis l'Île des Sœurs est sur le territoire de la Ville de Montréal. Donc les ingénieurs savent faire, il s'agit de leur demander de le faire. Voilà.

955

960

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

965

M. FRANÇOIS GAGNON :

Donc je pense qu'à peu près tout ce que j'ai proposé est très réaliste. Je vous ai proposé des normes qui étaient même au-delà de certaines normes de conception qui sont utilisées dans d'autres villes nord-américaines.

970

LE PRÉSIDENT :

Il y a peut-être des choses qui seraient plus nouvelles pour Montréal que d'autres là-dedans.

975

M. FRANÇOIS GAGNON :

Bien, le giratoire, il n'y en a pas beaucoup mais on en a. Il y a des précédents qui sont créés, puis des giratoires qui sont conçus pour les piétons et les cyclistes, il y en a aussi. Donc c'est un peu plus nouveau mais on sait le faire.

980

LE PRÉSIDENT :

La notion de trottoir traversant, est-ce que je dois comprendre que c'est un trottoir – enfin un passage piéton qui traverse une rue mais qui est légèrement surélevé?

985

M. FRANÇOIS GAGNON :

Oui. Dans Rosemont, on a annoncé l'année passée la création de traverses piétonnes surélevées. Donc il y a un programme, je pense qu'on en a installé une dizaine. Notre trottoir traversant, en fait, on peut dire que c'est des traverses piétonnes surélevées qui sont au coin de rues parce que des fois, on va les aménager en section pour permettre aux piétons de ne pas avoir à aller à l'intersection.

990

Ça, je veux juste ajouter un complément d'information. On a parlé de vieillissement de la population un peu plus tôt. C'est particulièrement important pour les personnes âgées parce qu'ils n'ont pas à descendre dans la rue puis à remonter de l'autre côté de la rue. C'est un enjeu qui va devenir très, très important dans les prochaines années.

995

On sait que la population vieillit puis on va avoir de plus en plus de problèmes de mobilité surtout chez les personnes qui approchent l'âge de 70 ans. Quand on dépasse 70, 75 ans, les gens commencent à avoir des problèmes de motricité, des problèmes de repérage cognitif aussi.

1000

1005 La façon dont on repère les vitesses change à une certaine époque, avec la vision aussi. Donc on va avoir besoin de ces aménagements-là dans les futures années, puis je pense que si on développe de nouvelles rues, il faut les intégrer d'emblée.

LE PRÉSIDENT :

1010 Monsieur Séguin?

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

1015 Est-ce que vous pouvez nous parler un peu de la coexistence actuelle entre les vélos, les piétons, les autos et les camions dans le secteur du PPU? Vous parlez à la page 9, par exemple, que la rue de Marseille est déjà une voie privilégiée par les cyclistes de l'arrondissement. Donc comment se vit la cohabitation actuellement?

M. FRANÇOIS GAGNON :

1020 Je dirais que sur cette rue-là en particulier, c'est relativement sécuritaire parce qu'il n'y a pas beaucoup de débit de circulation. Mais ce n'est pas convivial. Les cyclistes ne se sentent pas en sécurité parce qu'il y a des gros camions qui passent, les vitesses sont relativement élevées. Si vous cherchez les statistiques d'accidents sur ce tronçon-là, il n'y en a pas beaucoup parce qu'il n'y a pas beaucoup de débit à la fois cycliste, puis ce n'est pas des débits importants pour
1025 l'instant. Mais comme on va amener beaucoup plus de monde, puis si on souhaite que le secteur du pôle olympique soit accessible pour les gens de Mercier, si on souhaite que tout soit relié de manière sécuritaire, il faut prévoir ces installations d'emblée.

1030 Comme j'ai essayé de vous le démontrer dans le mémoire, je ne pense pas que ça prend grand-chose. Si on a un argument de coût à faire pour une piste cyclable sur de Marseille, on a juste à la faire avec des bollards.

Le stationnement, on se sert de ça des fois à Montréal pour faire une barrière de protection entre les cyclistes puis la piste cyclable. On peut mettre la piste cyclable en bordure puis mettre des bollards puis installer le stationnement. La rue est amplement large pour faire ces installations-là.

1035

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

Vous dites même qu'il faut même envisager d'éliminer le camionnage sur la rue de Marseille.

1040

M. FRANÇOIS GAGNON :

Je ne me rappelle pas avoir écrit ça mais, bon, pourquoi pas si on est capable de...

1045

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

Bien, je pense l'avoir lu mais...

1050

M. FRANÇOIS GAGNON :

Peut-être que j'ai mal écrit ma propre pensée peut-être.

1055

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

Parce que je me demandais où les camions iraient mais...

1060

M. FRANÇOIS GAGNON :

Bien si j'ai écrit ça, je m'excuse, mais je n'ai pas voulu l'écrire.

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

C'est vraiment une cohabitation que vous proposez.

1065 **M. FRANÇOIS GAGNON :**

Oui. On est capable de faire cohabiter des camions avec... Si on protège les intersections n particulier, on est capable de faire cohabiter des camions avec du cycliste, il n'y a pas d'enjeu. Il faut prévoir des baies de retrait aux intersections. Un des critères qui est bien important, les meilleurs – on parle beaucoup de Copenhague – mais les meilleurs pour les intersections pour les cyclistes notamment, c'est les gens aux Pays-Bas. Ils ont des normes de retrait des pistes cyclables par rapport aux coins de rues qui sont à peu près de deux mètres, entre deux et cinq mètres. Donc les cyclistes vont être éloignés par la piste cyclable de deux à cinq mètres. Ça permet aux camions de voir les cyclistes. Parce que présentement, un des grands problèmes, c'est que les gens qui sont dans les camions, ils ne voient pas à cause des angles de vision, puis des configurations des camions, ils ne voient pas les cyclistes qui sont à côté d'eux. Donc l'idée, c'est de retirer les cyclistes, puis à ce moment-là, quand tout le monde se voit, il n'y a pas un camionneur qui va vouloir passer volontairement sur un cycliste. En tout cas, peut-être... Non, ce n'est pas vrai, il y a des camionneurs qui aimeraient passer sur les cyclistes mais c'est une autre question.

1075

1080

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

Alors c'était à la page 10 que vous...

1085

M. FRANÇOIS GAGNON :

J'ai vraiment dit ça?

1090 **M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :**

Oui, oui, dans le bas.

1095 **M. FRANÇOIS GAGNON :**

Je suis désolé.

1100 **M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :**

Mais c'est écrit. On a bien compris maintenant. Merci.

M. FRANÇOIS GAGNON :

Désolé.

1105 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, Monsieur Gagnon. Alors j'appelle maintenant au nom de Bâtir son quartier, Jean-François Gilker. Bonjour, Monsieur! J'espère que j'ai bien prononcé votre nom.

1110 **M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :**

Oui, oui, tout à fait. Il y a toutes sortes de façons de le prononcer de toute façon dans la famille. On n'a pas fait de consensus.

1115 Alors merci de nous recevoir. J'ai bien compris qu'on avait une dizaine de minutes, donc je vais essayer d'y aller. On avait sept recommandations, donc peut-être travailler davantage au niveau des recommandations.

1120 D'entrée de jeu, merci à l'Office de nous recevoir. Rapidement, Bâtir son quartier est un
organisme d'économie sociale, un organisme communautaire qui développe du logement
communautaire, du logement social et des projets immobiliers communautaires depuis une
quarantaine d'années, qui a réalisé plus de 400 projets, plus de 12 000 logements sur le territoire
montréalais et dans les environs.

1125 Pour le PPU, donc d'entrée de jeu, ce qu'on constate, c'est que le secteur du PPU est un
secteur qui possède de nombreux atouts. On peut penser à une station de métro qui est sous-
exploitée, un réseau artériel, la présence du réseau artériel supérieur qui est relativement présent
et important. Et au niveau de l'emplacement, surtout quand on se met à vol d'oiseau, un
1130 emplacement qui est exceptionnellement bien desservi en toutes sortes de services et là, je vais
vous les nommer : Parc Maisonneuve, l'installation olympique, Jardin botanique, les équipements
de l'Espace pour la vie Montréal, les écoles secondaires Marguerite-De Lajammerais et Édouard-
Montpetit. Secteur résidentiel et patrimonial : Notre-Dame-de-la-Victoire, alors déjà ça, ça
commence à nous donner un secteur qui possède un certain nombre d'atouts. À ça s'ajoutent
1135 juste au nord le centre hospitalier qui est quand même un équipement majeur à Montréal.

Alors quand on considère tous ces éléments-là et qu'on étire un peu notre vision au nord
de la limite du PPU comme tel et qu'on regarde les pyramides olympiques qui accueillent déjà un
millier de logements, le complexe Cité Nature qui lui aussi accueille, je crois, un peu plus de 1 000
1140 unités d'habitations et qu'on prévoit en faire à peu près 3 000 sur le secteur, il y a là un élément de
réflexion qui nous dit on a là maintenant un secteur plus ou moins consolidé d'à peu près 5 000
logements potentiels où il faut réfléchir.

Et dans ce sens, on aurait tendance à faire comme première recommandation qu'il y
1145 aurait lieu d'encourager le développement d'une offre commerciale satisfaisante. Et là, on pense
aussi beaucoup à ce qui se passe de part et d'autre de la rue Sherbrooke entre Viau et Dickson et
même l'Assomption quand on considère l'ensemble de ce secteur-là où on retrouve déjà au sud,
du côté sud, certaines tours d'habitation qui accueillent des aînés. Et on imagine qu'on va y
retrouver aussi un certain nombre de tours d'habitation qui vont aussi être largement destinées à
1150 cette clientèle.

1155 Donc au niveau de l'accessibilité des services, il y a quelque chose à réfléchir pour ces personnes qui, pour l'instant, se retrouvent dans un milieu où l'accès aux services est un peu limité, sauf peut-être les services commerciaux qu'on retrouve au rez-de-chaussée des pyramides olympiques.

1160 Donc on disait qu'il y aurait lieu d'encourager quand même le développement d'une offre commerciale satisfaisante pour répondre aux besoins du secteur qui, à terme, compterait plus de 5 000 logements quand on s'étire un petit peu vers le nord.

De la même façon, il y aurait certainement lieu de repenser les intersections du secteur, en particulier les rues Sherbrooke et l'Assomption pour faciliter et sécuriser les déplacements des personnes et l'usage du transport en commun.

1165 Au niveau du secteur et de la vision qui est apportée par le PPU pour l'Assomption Nord, on partage la vision globale du PPU qui est celle de dire dans la portion sud, c'est là où on va retrouver les activités de nature économique et on va ensuite intégrer graduellement la fonction habitation en remontant vers le nord le long de l'Assomption et après ça, le long de la rue Sherbrooke.

1170 Alors dans ce sens, c'est une vision qu'on trouve intéressante, un peu comme ça a été mentionné déjà de créer une zone tampon avec ce qui va se passer vraiment de l'autre côté de la rue Hochelaga et en remontant vers la rue Sherbrooke et en essayant aussi de se raccorder au secteur résidentiel qui est à l'est, le secteur Notre-Dame-des-Victoires et les rues résidentielles qu'on retrouve de ce côté-là.

1180 Parlant de résidentiel, et cela a déjà été mentionné précédemment par un autre interlocuteur, le PPU énonce clairement sa volonté d'intégrer du logement communautaire et du logement social sur le site. On parle de 15 % d'inclusion de logement communautaire et social sur un potentiel de 3 000. Donc on parle de pas loin de 500 logements. On souhaite que ce soit un

minimum. On a entendu d'autres interlocuteurs qui en souhaitaient beaucoup plus que ça et on n'est pas contre l'idée de faire beaucoup plus que 500 logements communautaires sur ce site.

1185 Par ailleurs, quand on regarde les balises qui existent actuellement pour soutenir la réalisation de projets de logement communautaire et notamment à l'intérieur des transformations des projets réglementaires comme celui du PPU, alors sans reprendre les commentaires qui ont été énoncés par les gens de Projet Montréal, il y a à ce jour, à ce moment-ci, peut-être une interrogation qu'on peut se poser sur la possibilité, avec le simple outil de la Stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal, d'atteindre ces objectifs-là.

1190 Donc nous sommes heureux de constater que l'administration se donne un objectif clair de mixité sociale et ce qu'on lit, c'est sans se contraindre à la seule mise en œuvre de la Stratégie d'inclusion. Selon nous, dans le contexte actuel réglementaire, il va falloir faire plus que simplement appliquer la Stratégie d'inclusion pour atteindre cette mixité de 15 %. Nous
1195 comprenons dès lors que la Ville s'engage à préciser rapidement quels moyens elle entend mettre en œuvre pour que cet objectif soit atteint.

1200 Donc un nombre suffisant de logements devrait être réservé dans le cadre des programmes pour garantir la réalisation de la portion sociale et communautaire en logement prévue dans le projet du PPU.

1205 Quelques éléments sur la densité. On constate qu'il y a comme trois grandes zones de densité où on va accueillir des activités résidentielles évidemment. Alors la densité qui est proposée dans le secteur 14-05, donc celle qui est plus au nord le long de la rue Sherbrooke, bien pour nous, ce qu'on y voit, on se pose toujours la question : y aura-t-il la place pour accueillir du logement communautaire dans ces zones-là avec ces volumes et ces densités?

1210 Alors oui, il nous apparaît possible d'y réaliser des projets de nature... Ça ressemble beaucoup aux projets qu'on réserve pour les personnes âgées en légère perte d'autonomie, donc dans des structures multi étagées avec ascenseur, donc le type de structure qu'on risque de retrouver dans cette portion-là du territoire. Donc pour nous, oui, c'est possible. Il y a de toute

façon un souhait puis une demande et déjà une certaine présence de personnes âgées dans cette partie-là du territoire.

1215 Comme on l'a dit tout à l'heure, il y aurait quand même lieu de réfléchir à maintenir une offre commerciale dans ce coin-là et possiblement, il y a déjà quelques activités commerciales qui existent encore au coin de l'Assomption et Sherbrooke du côté sud. Bon bien, il faudrait juste s'assurer – ces segments-là vont pouvoir accueillir des fonctions résidentielles – juste s'assurer qu'au niveau des activités au rez-de-chaussée, des fonctions commerciales et de bureau aussi
1220 pourraient probablement apparaître au deuxième ou au troisième étage.

 Par ailleurs, pour ce qui est de la portion qui est sise au nord de la rue Marseille dans le secteur 14-17 et dans la portion qui est dans le 14-02 au nord aussi de la rue Marseille, alors là on est à des plus petites hauteurs et des plus petites densités et effectivement donc à proximité du
1225 parc qui est projeté, alors évidemment, dans ce coin-là, on y voit un lieu qui est plus propice à accueillir des projets pour des logements familiaux, donc des logements de deux ou trois chambres à coucher.

 Dernier élément sur les hauteurs et les densités et les usages, pour la portion du développement qui est projeté au sud de la rue Marseille, on s'interroge un peu sur l'impact de
1230 permettre une occupation résidentielle dans un contexte où il est envisagé que la portion est du site demeure occupée par des entreprises. Alors c'est une préoccupation.

 Dans ce sens-là, on est d'avis qu'il faudrait éviter d'exercer une pression indue sur les entreprises existantes, notamment dans la portion sud et qu'à tout le moins les balises
1235 d'aménagement prévues au PPU devront être suffisamment explicites pour permettre une cohabitation durable dans le secteur en général et sur cette portion en particulier au sud de la rue Marseille où se fait graduellement l'intégration des activités de type commercial avec les activités de bureau et résidentielles.

1240 Équipements communautaires, les gens en ont parlé un peu. Alors la perception générale est à l'effet que le secteur et ses abords sont plutôt bien desservis en équipements

1245 communautaires – en tout cas c'est ce qu'on a entendu – notamment au plan scolaire. Par ailleurs, plusieurs intervenants nous disent que ça vaudrait la peine de valider le diagnostic. On entend que les écoles sont très occupées, que Notre-Dame-des-Victoires déborderait d'enfants.

1250 Alors dans la mesure où nous dans les projets de logement communautaire, on souhaite aussi être capable de développer des projets pour familles, donc des ménages avec enfants, juste s'assurer... Parce qu'on le voit, on travaille un petit peu dans Griffintown, puis on est confronté à ce genre de difficulté, on arrive avec des projets familiaux et les infrastructures publiques ne sont pas en phase avec les besoins des gens qui viennent s'y installer.

Alors voilà, ça présente essentiellement nos recommandations et notre position.

1255 **LE PRÉSIDENT :**

1260 Merci beaucoup, Monsieur Gilker. Je veux profiter en fait quand même de l'expérience cumulative de votre groupe de ressources techniques. Vous avez évoqué des choses qui m'amènent à vous interroger autour de la question de la Stratégie d'inclusion de logements abordables et sociaux. Vous dites :

« Nous comprenons dès lors que la Ville s'engage à préciser rapidement quels moyens elle entend mettre en œuvre pour que cet objectif soit atteint. »

1265 Je vous ai entendu également vous interroger sur la compatibilité entre des propositions du PPU touchant les zones résidentielles et la stratégie en question. Maintenant, si on se souvient que le Plan d'urbanisme définit entre autres des paramètres de densité maximaux mais que c'est la réglementation qui est opposable aux entreprises et aux tiers et que le Règlement d'urbanisme peut fixer des hauteurs beaucoup plus basses et qu'à ce moment-là, un projet devient dérogatoire
1270 dès l'instant où il veut s'inscrire entre le maximum autorisé par le règlement et le maximum autorisé par le Plan d'urbanisme...

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

Oui, par ailleurs... Mais je vous suis bien.

1275

LE PRÉSIDENT :

Oui. Non, mais je voudrais juste finir ma question. C'est est-ce que la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement peut faire partie des outils de mise en œuvre de la Stratégie d'inclusion ou pas. Selon vous?

1280

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

Possiblement. Maintenant, on arrive entre, je dirais pour cet élément-là, dans le fond, en clair, pour nous et de façon générale depuis à peu près dix ou douze ans que la Stratégie d'inclusion a été mise en œuvre à Montréal, la question était de dire on arrive dans un secteur où il n'y a pas de résidentiel pour ainsi dire, un secteur industriel et commercial, donc zéro logement. On arrive avec un projet qui va créer 1 000, 2 000 ou 3 000 logements et la stratégie du 15 % des nouveaux logements qui vont apparaître sur le site devrait être du logement communautaire, puis l'autre 15 % du logement abordable, donc 15 % de 3 000, 480.

1285

1290

Des ajustements avec les années apparaissent et la dernière mouture dit ceci : non, dorénavant, la Stratégie d'inclusion ne va pas s'appliquer nécessairement sur le réel, donc ce que l'on constate, pas de logement, mais va plutôt dorénavant s'appliquer sur la réglementation maintenant en vigueur. Et éventuellement, une demande de dérogation sera faite par un développeur quelconque.

1295

Donc à partir du moment où on fait un PPU, évidemment on change les usages, les densités, les hauteurs et le nombre permis, ce que ça amène, c'est de dire, bon, si on adopte le PPU tel qu'il est là avec ses hauteurs et ses densités permises et qu'on dit bien là-dedans, ce qu'on voit, c'est 3 000 logements. L'interprétation qui nous est faite et donnée par les services, c'est de dire bien dorénavant, dans le fond, ce qui est permis de plein droit, c'est 3 000 logements et la Stratégie d'inclusion à ce jour ne s'applique que sur les portions dérogoires. Donc il faudrait que quelqu'un vienne pour dire : « Je voudrais déroger et arriver à plus de 3 000 logements sur ce

1300

1305 site-là pour permettre l'inclusion » et donc d'arriver et de dire si on arrive à 4 000, ça sera 15 % des 1 000 logements additionnels. Sur un site qui accueillerait 4 000 logements, il y aurait donc 150 logements communautaires au lieu de 600.

1310 Dans le fond, c'est un peu ça le problème entre l'esprit de la chose, la Stratégie d'inclusion, c'est-à-dire on veut inclure des familles et des ménages à plus ou moins faible revenu dans une proportion de 15 % de ce qui n'existait pas autrefois. Donc ce qu'on constate, ça n'existait pas.

1315 Maintenant, si la Ville, l'arrondissement dit : « Bon, pour atteindre cet objectif-là, je vais donc faire tout un exercice de planification mais je vais *downsizer* la réglementation en fonction d'une réflexion et d'une volonté de réfléchir l'aménagement de notre territoire de façon publique et concertée. » Ça fait un drôle de décalage de dire finalement, pour atteindre un objectif d'inclusion et faire en sorte que là où il y avait zéro logement, si on en crée 3 000, bien on s'assure qu'il y en ait au moins 15 % de ces 3 000 là qui sont en logements sociaux et communautaires, on va faire
1320 tout un processus et on va se donner des règles d'urbanisme ou de zonage qui ne reflètent pas dans le fond le consensus de la démarche qui aura été faite ensemble.

1325 Alors c'est simplement tout ce qu'on dit, pour nous, il est juste, justifié, important et nécessaire que la Ville de Montréal réfléchisse – puis quand on regarde des secteurs comme l'Assomption Nord et Sud, c'est des pans importants de Montréal, c'est des secteurs stratégiques où ça fait 40 ans que tout le monde se dit : il faut qu'il se passe quelque chose avec ça, l'Est de Montréal a des besoins marqués. Alors on peut-tu le réfléchir et pas le réfléchir à l'échelle d'un coin de rue mais à l'échelle de cette grande zone-là et donc se donner des balises, des paramètres, puis le faire ensemble et convenir ensemble de quelque chose.

1330

1335 Dans ce sens-là, ce qu'on dit, bien il faut juste faire attention à dire que la Stratégie d'inclusion dans le fond ne s'applique pas sur le différentiel entre ce qui dorénavant et permis et ce qu'éventuellement un promoteur ou un développeur demandera au moment de l'émission d'un permis de construction. Ça, c'est le premier élément. Il y en a zéro logement, puis on va en faire 3 000. Ça fait que 15 % de 3 000, ce n'est pas 15 % d'un différentiel réglementaire qui, dans les faits, est une vue de l'esprit. C'est un différentiel projeté plutôt qu'un différentiel réel. Alors, voilà.

1340 Et dans ce sens, on est convaincu que la Ville de Montréal est tout à fait en mesure d'ajuster sa Stratégie d'inclusion en disant grosso modo ceci : « Le différentiel va se calculer entre ce qu'on constate au moment où on amorce le processus et ce que l'on projette construire sur ce site-là en termes d'unités résidentielles. »

LE PRÉSIDENT :

1345 Je vous remercie. Vous avez fait un tour d'horizon assez large. Et si on met de côté maintenant disons l'aspect peut-être réglementaire sur lequel je vous ai d'abord orienté mais toujours en tenant compte peut-être, en vous alimentant de votre expérience, de l'expérience des groupes de ressources techniques, est-ce qu'il y a des facteurs de réussite qui vous viennent à l'esprit comme pouvant s'appliquer d'une façon particulière quand on a des objectifs relativement
1350 ambitieux comme celui, par exemple, de créer ici... Bon, par hypothèse, si je prends 15 % de 3 000, on serait à 450 ou quelque chose comme ça.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

1355 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1360 Grosso modo, peu importe. C'est quand même un chiffre important. Y a-t-il des facteurs de réussite?

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

1365 Écoutez, oui, mais à deux niveaux, puis là, je ne sais pas on a combien de temps, je veux juste essayer de résumer ma pensée.

LE PRÉSIDENT :

1370 Non, non, je vous laisse le temps de répondre.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

1375 Donc il y a deux niveaux. Il y a le nombre qui est une chose et après ça, le milieu de vie que l'on crée. Puis on le dit, Bâtir son quartier, oui, il fait du logement, c'est notre mandat, notre mission. Mais notre mission, c'est de créer des milieux de vie. Donc des logements mais qui s'insèrent dans des milieux qui sont intéressants, qui sont agréables. 450 logements, pour y arriver, évidemment ça prend notamment des programmes gouvernementaux qui sont suffisamment dotés, ils sont dotés de façon récurrente et dont la dotation est ajustée aux réalités de développement de Montréal.

1380 C'est ce qu'on demande généralement au gouvernement du Québec et au gouvernement du Canada. Alors c'est un élément fondamental de la réussite. Pas de programme pour soutenir ça? On n'y arrivera pas. En tout cas, il ne sera pas aussi abordable que ce que ça doit être pour être capable de loger ces gens et les ménages à faible et à modeste revenu. Première chose, 1385 donc un programme récurrent et suffisamment doté.

1390 Ensuite, la Ville de Montréal et d'autres instances peuvent – puis on l'a mentionné – par des actions, notamment l'acquisition de terrain plus que des réserves foncières à mon sens, des acquisitions de terrain et mettre donc à la disposition des projets de logements communautaires des terrains pour les accueillir. C'est un autre outil que l'on propose régulièrement.

1395 Et ensuite, toute une série de programmes qui peuvent venir s'ajuster et s'adapter à des réalités diverses, selon les territoires et les secteurs où on s'installe. Par exemple, ici, si on veut faire des constructions à dix, douze ou quinze étages, avec du stationnement intérieur, ascenseurs dans des bâtiments en béton giclé, évidemment, ça coûte plus cher que de faire une structure en bois, brique, de trois étages avec du stationnement extérieur. Dans ce sens, c'est intéressant d'avoir des ajustements financiers qui nous permettent effectivement d'atteindre ces éléments-là.

1400 Au niveau réglementaire, il y a des règlements parfois au niveau de l'arrondissement qui peuvent rendre difficile la réalisation de projets parce que les balises réglementaires, puis je dirais les paramètres architecturaux des programmes ont certaines différences.

1405 Dans AccèsLogis, je peux construire trois étages sans ascenseur. Évidemment, quand je mets un ascenseur, les coûts explosent. Donc le programme AccèsLogis dit vous pouvez faire trois étages. Nous, on dit on fait trois étages et demi. On fait un logement que moi j'appelle un rez-de-jardin, ensuite le rez-de-chaussée et deux étages additionnels, ça nous permet de faire des logements familiaux, traversants, bien éclairés, avec un minimum d'espace commun, juste une petite cage d'escalier en avant, souvent un escalier extérieur à l'arrière et donc pas d'ascenseur, 1410 puis on arrive à mettre ces structures-là une à côté de l'autre sur une rue pour faire une rue équivalent d'une rue de triplex, ça ressemble à ça.

1415 Certains arrondissements, pour toutes sortes de raisons, disent bien nous, on ne veut pas de logement en rez-de-jardin, on veut des logements de plain-pied. Alors si je ne peux pas faire de logement rez-de-jardin, si je fais des logements de plain-pied, dans le cadre du Programme AccèsLogis, mon premier étage, c'est mon plain-pied, deuxième, troisième, je viens de perdre un

étage. Donc c'est 20-25 % du potentiel de réalisation. Donc il y a toutes sortes d'éléments stratégiques comme ça qui peuvent apparaître. Ensuite...

1420 **LE PRÉSIDENT :**

Je pense que ça donne quand même une bonne idée des choses. Est-ce que votre complément de réponse s'inscrit brièvement...

1425 **M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :**

1430 En fait, ça, c'était sur le nombre de logements qu'on peut faire. L'autre, c'est sur le milieu de vie que l'on veut créer. Ce qui nous reste... Et après 20 ans et la présence de différentes structures de consultation, puis l'Office est la plus récente organisation, et elle a fait, je trouvais qu'elle a marqué aussi le passage à l'histoire, je pense qu'on a atteint un niveau qu'on n'avait pas atteint avant, même s'il y a eu de belles tentatives avec le BCM et d'autres structures de cette nature, on consulte maintenant plus en amont qu'autrefois. Pour nous, c'est une bonne façon de réfléchir ensemble les milieux de vie.

1435 Un élément que j'amènerais, surtout quand on travaille sur des grands sites, des sites de cette ampleur, de cette envergure, ce qui détermine généralement le milieu, c'est la grille de rues. Une grille de rues... Puis quand on commence à zéro la grille de rues, on peut la réfléchir comme on veut et on peut l'ajuster et l'aménager. Puis on peut faire des rues en diagonale, ce qui n'aurait peut-être pas été une mauvaise idée là-dedans pour ramener le métro plus près du secteur Notre-Dame-des-Victoires, tant qu'à faire des aménagements paysagers et des espaces publics qui sont perpendiculaires mais qui mènent parfois nulle part et à rien.

1445 Il y aurait peut-être eu moyen en tout cas de réfléchir la trame de rues et les trames d'espaces publics de façon différente, ce qui fait en sorte qu'effectivement on arrive à réfléchir un milieu avec des hauteurs et des densités puis une convivialité – j'entendais l'interlocuteur précédent qui réfléchissait sur les rues – et il y a toutes sortes d'éléments qui marquent énormément la qualité du milieu de vie, la trame de rues effectivement est une composante

déterminante qui, quand on le réfléchit aussi en termes de *woonerf* devient presque un espace vert sur lequel on circule.

1450

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci, Monsieur. Monsieur Séguin?

1455

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

Juste une question, j'en aurais plusieurs. Vous avez évoqué dans votre mémoire brièvement l'enjeu des sols contaminés. Est-ce que vous pouvez nous en parler un peu? Est-ce que c'est un enjeu de développement important pour vous?

1460

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

Oui.

1465

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

Les coûts et est-ce qu'un accompagnement quelconque est nécessaire pour que vous puissiez bien faire ce travail nécessaire?

1470

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

En fait, étonnamment, on lisait dans le document de présentation du PPU qu'il n'y a pas de contamination. Ça nous apparaît peu vraisemblable. C'est un secteur qui a une histoire industrielle importante. Alors il est peu vraisemblable que ces sols-là ne soient pas contaminés et donc, effectivement, la contamination des sols, surtout quand on veut développer au niveau résidentiel, il faut qu'on ait des sols de grande qualité.

1475

1480

Alors les coûts de réhabilitation peuvent être faramineux. Dans un ancien secteur industriel, on imagine qu'ils vont être importants et, à ce niveau, bien effectivement, ça fait partie des demandes qu'on adresse à la Ville de Montréal et aux autres paliers gouvernementaux de faire en sorte...

1485

Il a existé, il y a quelques années, un programme qui s'appelait le Programme de revitalisation des sols contaminés, Revi-Sols, ce programme-là a été remplacé par un autre qui est beaucoup moins performant pour le logement communautaire et on ne l'utilise pas parce que, dans le fond, les coûts qui sont associés à l'utilisation de ce programme-là sont supérieurs à l'économie qu'il nous permettrait de faire, je dirais dans 98 % des cas.

1490

Donc c'est un programme qui existe mais qui coûte plus cher que ce qu'il rapporte. Alors on ne l'utilise pas. Et effectivement, c'est une donnée importante pour la réalisation des projets de logement communautaire dans lesquels où on vise à ramener les niveaux de loyer le plus bas possible. Alors quand on est capable de réduire ces coûts-là, c'est important.

1495

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

Merci.

1500

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, Monsieur Gilker.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

Merci.

1505 **LE PRÉSIDENT :**

Alors nous allons prendre une pause de dix minutes.

1510

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE

1515 **LE PRÉSIDENT :**

J'invite maintenant madame Lucienne Jetté à venir prendre place devant nous. Bienvenue parmi nous, Madame Jetté. Vous avez déposé un mémoire et là, je vois aussi que vous illustrez vos propos avec une carte.

1520

Mme LUCIENNE JETTÉ :

Oui.

1525 **LE PRÉSIDENT :**

La commission vous écoute.

Mme LUCIENNE JETTÉ :

1530

Merci. Je m'appelle Lucienne Jetté, je suis résidente depuis huit ans dans une résidence d'aînés dans le périmètre mais je tiens à dire que mon opinion est personnelle et puis que je ne suis pas influencée par un promoteur quelconque.

1535

Le PPU Assomption Nord parle des résidences d'aînés mais n'a pas beaucoup parlé des résidents.

1540 Actuellement, on observe qu'il y a deux grosses résidences, une entre Dickson et l'Assomption qui est actuellement en voie d'agrandissement et de l'autre côté, entre l'Assomption et Viau, la résidence qui est là va être complétée par une nouvelle tour éventuellement. Et si on dépasse un petit peu, qu'on traverse la rue, on est aux habitations olympiques où il y a également beaucoup de personnes âgées. Alors dans très peu de temps, puis c'est peut-être déjà arrivé, il y a au moins 1 000 aînés dans le périmètre ou à proximité du périmètre.

1545 Alors j'ai regardé le PPU en m'inspirant des idées du programme Municipalité amie des aînés et c'est à partir de ça que je fais quatre recommandations en ce qui concerne la mobilité des aînés.

1550 Alors tout d'abord, traverser l'intersection de l'Assomption, c'est très dangereux et dans le PPU, il est question d'élargir le terre-plein. Alors ma recommandation, c'est que dans l'éventuellement d'un terre-plein élargi, qu'il y ait une possibilité qu'il y ait une plate-forme ou un espace pour que quelqu'un qui a une marchette ou un fauteuil motorisé, qu'il puisse se stationner là en attendant que la lumière change. Parce que souvent les gens n'ont pas la capacité de traverser le boulevard l'Assomption d'un seul coup. Donc ça serait comme un petit stationnement en attendant.

1555 Mon deuxième point concerne le mobilier urbain. Les personnes âgées qui fréquentent les commerces actuels – je ne parle même pas des commerces éventuels sur l'Assomption – mais qui fréquentent les commerces actuels sur la rue Sherbrooke se retiennent d'aller à ces commerces-là parce qu'ils ne peuvent pas s'arrêter en cours de route.

1560 Alors ma recommandation, c'est qu'il y ait des bancs pour que les gens puissent prendre leur souffle en allant à la Banque Royale ou en allant à la Caisse Desjardins et que ça leur permette de circuler, de ne pas s'empêcher d'aller dans les commerces. Actuellement, il y a un espace que la dernière fois on a qualifié de friche où le propriétaire a mis des cubes de béton pour empêcher les autos de traverser, d'entrer sur le terrain.

1565

Et l'été, les gens s'assoient là-dessus. C'est raboteux, c'est parmi les canettes et puis ça serait plus invitant si c'était des bancs que cet aménagement-là qui n'est pas destiné du tout à s'asseoir.

1570 Je m'intéresse aussi à la problématique des fauteuils motorisés. Actuellement, les fauteuils motorisés, les quadriporteurs ou les chaises roulantes motorisées se promènent sur la rue Sherbrooke ou sur le boulevard l'Assomption avec juste un petit fanion qui dépasse à travers le trafic et en tout cas, pour moi, c'est très dangereux. Ce que je vois des fois, ça passe proche comme on dit.

1575 Alors je n'ai pas d'opinion est-ce que ça devrait être sur des pistes cyclables ou ça devrait être sur les trottoirs? Je pense que ça, c'est le code de la sécurité qui s'occupe de ça mais peut-être que ça serait une belle occasion de faire peut-être un projet pilote. Il y a tellement de personnes âgées dans le coin, puis il va y en avoir tellement, puis ils vont être de plus en plus
1580 âgés, que peut-être ça vaudrait la peine d'essayer un projet pilote pour la circulation de ces fauteuils-là à partir des résidences vers l'éventuel petit parc ou se promener dans les rues résidentielles autour, pas seulement rester dans le petit jardin qui est autour de la résidence puis qu'au fond, c'est presque un ghetto finalement, les gens ne sortent pas.

1585 Alors moi, je propose soit un projet pilote pour le trajet et même sur la surface de roulement parce que les fauteuils roulants motorisés, quand on les voit sur le trottoir, je vous assure que ça prend beaucoup d'équilibre pour rester d'aplomb sur le trottoir.

1590 Maintenant, mon observation de la démographie le confirme, les personnes âgées dans le coin, puis en général, c'est surtout des femmes et les femmes ont peur de circuler le soir, de sorte que l'utilisation de la station de métro par des aînés, surtout des femmes, c'est presque impossible. Alors le grand grief, c'est l'obscurité.

1595 Alors ma proposition, c'était un éclairage amélioré, au moins entre la station de métro et la rue Sherbrooke. Il y en a déjà un éclairage là mais le soir, quand on sort du métro vers 9 h 30 du soir, vraiment c'est sombre et puis je peux comprendre que certaines personnes aient peur de

circuler. De toute façon, ça rendrait service à tout le monde, ce n'est pas simplement les personnes âgées qui ont besoin d'éclairage. Alors ça, c'est la première partie de mon opinion.

1600 La deuxième partie, ça concerne la circulation sur le boulevard l'Assomption et le
stationnement et le transport porte à porte. Actuellement, si je me fie sur ce qu'on voit dans le
projet du PPU, le boulevard de l'Assomption va passer à deux voies. Au nord de la rue
Sherbrooke, on est actuellement à trois voies de chaque côté du terre-plein et je ne sais pas, peut-
être d'autres le savent, combien il va y avoir de voies au sud d'Hochelaga. Mais pour moi, ça me
1605 semble peu propice à la fluidité de la circulation qu'on passe de trois voies à deux voies, puis à
peut-être trois voies, de sorte que je ne sais pas si c'est hérétique d'un point de vue urbaniste
mais il me semble que ça devrait être le même nombre de voies de boulevard Rosemont jusqu'à
Notre-Dame.

1610 Au nord de la rue Sherbrooke, en fait, on n'est plus dans le PPU mais on est toujours dans
la même artère, puis c'est les mêmes gens qui circulent là, évidemment, il y a du stationnement
actuellement, il y en a aussi au sud de la rue Sherbrooke et ce que je comprends du PPU, c'est
que là, le stationnement va disparaître complètement.

1615 À la dernière réunion, j'avais posé la question sur le stationnement et on m'avait dit qu'il y
aurait des petits espaces de stationnement pour les commerces qui seront de part et d'autre du
boulevard l'Assomption. Alors actuellement... Ce que la dame avait dit, c'était qu'il y aurait des
espaces seulement pour accéder à ces commerces-là, mais le PPU est muet sur l'accès aux
espaces résidentiels et c'est, à mon avis, une problématique autant dans la résidence qui est du
1620 côté ouest de l'Assomption que du HLM où il n'y a pas de débarcadère et il y a des gens dans
tous ces endroits-là qui ont des handicaps et pour qui, le transport porte à porte est absolument
essentiel.

1625 Puis quand je parle de transport porte à porte, je ne parle pas juste de transport adapté
parce qu'il y a beaucoup de personnes qui sont juste pas assez handicapées pour avoir droit au
transport adapté.

1630 Alors ça leur prend – je ne parle même pas de leur véhicule – mais ça leur prend quelqu'un qui vient les chercher et qui vient les reconduire. Et de la façon dont la rue est actuellement organisée, bien souvent les véhicules qui viennent chercher ou reconduire, bien ils sont vraiment dans le chemin, ils sont devant l'entrée, des fois même ils sont en double, le transport adapté est en double.

1635 Alors si jamais le PPU se réalise tel qu'il est proposé avec deux voies sans stationnement, je ne sais pas qu'est-ce qui va arriver avec l'accès porte à porte pour les véhicules. Ma proposition, ça serait qu'il y ait plus de débarcadères pour que les véhicules qui viennent chercher ou reconduire des gens ne soient pas obligés de se stationner de telle sorte que finalement il reste juste une voie pour la circulation. D'autant plus que si on dit que le boulevard l'Assomption est destiné à être une artère importante, je trouve ça un peu compliqué quand on pense que du côté de la...

1640 Il y a trois artères qui traversent ou qui bornent le PPU. La rue Viau vient d'être rétrécie par une piste cyclable, on a dit la dernière fois que la rue Dickson, on n'y toucherait pas, on viserait à ce que ça soit résidentiel. Alors il reste finalement seulement le boulevard l'Assomption au centre. S'il y a seulement deux voies de chaque côté puis qu'il n'y a pas d'espace de stationnement puis pas de débarcadère, moi je pense que ce que ça va donner comme message, c'est que les gens dans les résidences, ils ne peuvent pas sortir ou ils s'en vont en banlieue dans d'autres résidences où est-ce que c'est plus possible d'accéder.

1650 Alors ça résume à peu près ce que j'avais à dire mais c'est vraiment... Puis je parle juste des aînés mais je pense que ça pourrait servir aussi aux parents qui ont des poussettes, aux personnes plus, disons... Il n'y a pas d'âge pour avoir une jambe cassée, alors cette problématique-là, pour moi, me semble... Il me semble que le PPU devrait avoir un œil un petit peu plus insistant sur ces problématiques-là.

1655 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, Madame Jetté. Vous avez tout à fait raison d'attirer notre attention sur la question des aînés, à la fois parce qu'ils sont déjà nombreux dans ce secteur-là et dans la mesure où le discours qu'on entend en est un de cohabitation, convivialité, mixité, etc. C'est tout à fait pertinent de soulever les besoins, les attentes particulières là-dessus. Monsieur Séguin?

1660 **M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :**

Est-ce que vous avez des choses à nous dire aussi sur votre expérience, parce que vous avez une expertise quand même comme résidente du secteur, sur la cohabitation avec les camions, les autos, les piétons, les vélos ? Est-ce que vous avez des expériences à partager avec nous?

1670 **Mme LUCIENNE JETTÉ :**

J'aurais pu apporter une photo, ça aurait été un peu macabre, d'un accident qui est survenu vraiment presque sur mon balcon, de quelqu'un qui est tombé ou en tout cas qui a été frappé, on ne le sait pas trop, mais c'est arrivé. C'est déjà arrivé, puis j'ai même une photo de l'accident.

1675
1680 Alors c'est sûr que sur la rue Sherbrooke, c'est une route numérotée, ce n'est pas juste une rue municipale, alors je ne vois pas comment on pourrait ralentir la circulation sur la rue Sherbrooke qui est quand même une route, mais la difficulté, disons, c'est que la cohabitation camion/autobus, d'abord, c'est d'abord pendant les heures ouvrables. Le soir, c'est assez tranquille, puis les fins de semaine, c'est tranquille aussi. Mais c'est vraiment, je dirais, de 7 h 30 du matin à peu près, à peu près jusqu'à 5 h et là, vraiment, traverser la rue, autant la rue Sherbrooke que le boulevard l'Assomption, pour des personnes qui sont en déficit de mobilité, c'est presque impossible à faire. C'est presque impossible. Alors c'est difficile.

1685 **M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :**

Donc il y a un travail à faire à ce niveau-là.

1690 **Mme LUCIENNE JETTÉ :**

1695 Bien, il y a un travail, disons que depuis que les entrepôts d'alimentation ont fermé, il y a moins de camionnage très tôt le matin, mais il y a du camionnage très tôt le matin de Coca-Cola, puis je pense qu'ils sont là puis ils ont le droit d'être là évidemment, mais en tout cas, pour moi, c'est comme vraiment un casse-tête d'imaginer que la rue aurait seulement deux voies de chaque côté avec des camions 53 pieds qui s'en vont dans un sens ou dans l'autre. Puis, bon, je pourrais parler aussi des autres compagnies mais disons Coca-Cola, c'est peut-être ceux-là qu'on voit le plus mais il y a aussi la compagnie de... Je ne sais pas si c'est Bell ou Vidéotron, mais en tout cas, il y a une compagnie d'installation électrique.

1700 Alors le camionnage est incessant, sans compter évidemment les livreurs, la poste, bon, toute la vie économique. Et pour moi, penser un quartier seulement vélo et à pied, pour moi, c'est rêver.

1705 **M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :**

1710 Je vous amène, vous avez évoqué le programme québécois Municipalité amie des aînés et du vieillissement actif. Vous parlez de ça dans votre mémoire. Quand il s'agit d'espaces verts ou d'espaces publics, vous avez dit que ça nécessitait d'aménager des bancs entre autres choses mais est-ce qu'il y a d'autres choses en particulier qu'on doit envisager dans ces espaces verts ou espaces publics là pour répondre aux besoins des aînés en particulier? Est-ce qu'il y a des choses, d'autres éléments à considérer?

Mme LUCIENNE JETTÉ :

1715 Bien, moi je pense que tantôt on a parlé d'une œuvre d'art dans la place publique, moi, je pense que ça serait une belle occasion d'avoir aussi un espace pour que, exemple, le Bibliobus puisse venir stationner là et offrir des services de bibliothèque. Parce que la bibliothèque, les bibliothèques dans le coin ne sont pas tout à fait à distance de marche pour des personnes âgées.

1720 C'est sûr qu'il y a des programmes où on peut avoir les livres apportés par la poste et tout ça, mais il me semble que si on veut amener la culture, partager la culture, bien les Bibliobus – « le », je pense qu'il y en a juste un, je ne sais pas combien il y en a – mais c'est un service municipal, il me semble, qui pourrait fréquenter un espace comme ça puis où les gens pourraient aller s'emprunter des livres dans l'autobus, puis venir les reporter deux semaines après. Mais pour
1725 ça, ça prend un espace pour arrêter, puis je ne pense pas que ça serait bienvenu que le Bibliobus stationne sur le boulevard l'Assomption et puis que les gens arrivent puis aillent chercher des livres.

1730 Mais moi je pense que ça pourrait être... Même, aussi, on a parlé des jeux pour les enfants, mais c'est possible aussi d'avoir des jeux pour les adultes. On en voit des jeux près de la station de métro de la Place des Arts où est-ce qu'il y a des balançoires lumineuses et ça permettrait pas juste aux aînés, mais ça permettrait aussi aux aînés de faire un petit peu plus d'exercice que de juste s'asseoir dans la chaise berçante dans le jardin de la résidence et puis faire dix pas puis revenir. J'imagine que ça pourrait être...

1735 Puis montrer que c'est une vision plus jeune, plus aussi conviviale parce que ça permettrait de voir des enfants, ça permettrait de voir des personnes plus... Des jeunes familles, tandis que dans les résidences, c'est beau mais on est entre vieux finalement et puis à moins que
1740 quelqu'un vienne avec ses deux enfants puis c'est tout, puis tout le monde se lance dessus pour les toucher et leur donner des becs, il me semble que dans un endroit comme un espace public, ça pourrait permettre cette proximité-là, puis une certaine appartenance.

Puis les jeunes pourraient voir que les vieux qu'ils ne voient pas parce qu'ils sont dans des maisons fermées, ils pourraient voir que c'est des gens qui marchent et puis qui parlent et puis qui vivent.

1745

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

Merci beaucoup pour votre éclaircissement.

1750

LE PRÉSIDENT :

Ma collègue a des questions pour vous, Madame Jetté.

1755

Mme MARIE LEAHEY, commissaire :

Madame Jetté, je ne veux pas vous piéger, je sais que vous parlez en votre nom, mais vous êtes une résidente, il n'y en a pas beaucoup ça fait qu'on en profite. Les intervenants avant vous nous ont parlé d'avoir des commerces. Moi, je voudrais savoir, est-ce que les gens dans votre résidence ou vous-même avez des idées du genre de commerce qui serait apprécié dans le secteur?

1760

Mme LUCIENNE JETTÉ :

Ah, mais c'est sûr que l'épicerie, c'est le vœu de tout le monde, parce qu'il y en a une petite aux pyramides. Apparemment que c'est dans les plans mais disons c'est au promoteur d'en parler. Mais c'est sûr que dans le moment, la façon dont les épiceries sont réparties dans le quartier, ça prend des bonnes jambes vraiment, ou il faut y aller en autobus. Maintenant, c'est sûr qu'il y a des commerçants qui sont assez brillants pour envoyer un autobus de leur magasin pour venir chercher les clients à la résidence. Ça, ça existe déjà, mais évidemment, c'est deux heures par semaine, à telle heure, tel jour. Alors si vous avez besoin, je ne sais pas, d'acheter quelque chose le vendredi, bien c'était le mercredi. Bon, alors l'épicerie, c'est une chose importante.

1765

1770

1775 Maintenant, ce qui est beaucoup demandé, et là-dessus, je vous réfère même à une assemblée générale de la Caisse Desjardins Mercier il y a déjà deux ans ou trois ans, un guichet automatique. Parce que évidemment, il y a des guichets à la Banque Royale, il y en a un à la Caisse, mais ça a l'air de rien, mais des fois, même à l'intérieur des fois les distances sont longues pour les gens et puis ça, c'est des services qui sont... Je dirais que c'est les deux services qui sont les plus... qui reviennent le plus souvent dans les conversations : l'épicerie et le guichet.

1780 **Mme MARIE LEAHEY, commissaire :**

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1785 Moi-même je vais vous ramener rapidement sur la question du stationnement.

Mme LUCIENNE JETTÉ :

Oui.

1790

LE PRÉSIDENT :

1795 Juste pour comprendre, pour vous, est-ce que, ce qui est le plus important, c'est de préserver des espaces de stationnement libres ou d'assurer des lieux d'embarquement et de débarquement les plus rapprochés possible des résidences pour personnes âgées?

Mme LUCIENNE JETTÉ :

1800 Pour moi, le besoin numéro un, c'est l'embarquement et le débarquement. Ça, c'est le plus important. Maintenant, je n'en ai pas parlé tantôt parce qu'au fond, à mon avis, il va encore rester des besoins de stationnement parce que, bon, je vois de l'autre côté, le HLM, il y a des gens qui ont des autos et puis c'est des autos qui dorment dehors la nuit.

1805 Alors peut-être qu'éventuellement, si on ne veut pas monopoliser de l'espace urbain
vraiment – parce que moi je considère que de stationner sur la rue gratuitement, c'est utiliser un
espace public qui a été payé par tout le monde et que moi, avec ma voiture, je le monopolise –
bien peut-être qu'il y aurait moyen de faire comme certains centres d'achats font ou avec un
stationnement étagé quelque part dans les parages où les gens ont besoin de marcher mais pas
trop, mais ils ont un endroit pour stationner leur véhicule, quitte à ce que ce soit un endroit payant,
1810 et à ce moment-là, bien ça ne nécessite pas de stationnement sur rue. La rue à ce moment-là est
pour la circulation.

LE PRÉSIDENT :

1815 Parfait. Merci beaucoup, Madame Jetté.

Mme LUCIENNE JETTÉ :

1820 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1825 Alors j'invite donc la Chambre de commerce de l'Est de Montréal et Compagnie
Rafraîchissements Coca-Cola Canada avec madame Christine Fréchette et monsieur
David Labrosse. Bonsoir, Madame! Bonsoir, Monsieur!

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

1830 Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

1835 Alors nous vous écoutons. Nous avons pris connaissance, bien sûr, du mémoire que vous nous avez fait parvenir. Alors je vous invite peut-être à venir à l'essentiel puis qu'on puisse vous poser des questions.

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

1840 D'accord. Madame, Messieurs les commissaires, je me présente donc, Christine Fréchette, la PDG de la Chambre de commerce de l'Est de Montréal. Je suis accompagnée ce soir de David Labrosse qui est notre conseiller aux affaires publiques et gouvernementales à la Chambre. Donc on vous remercie pour cette opportunité de venir présenter notre mémoire et nos recommandations concernant le PPU l'Assomption Nord.

1845 Comme vous le mentionniez, notre mémoire est cosigné par la compagnie Rafrâichissements Coca-Cola Canada. Je souligne également qu'au fil des dernières semaines, on a été en contact régulier avec la majorité des entreprises et des organisations situées à proximité des zones qui font l'objet du PPU afin de nous imprégner de leur réalité, puis d'essayer d'orienter nos recommandations en fonction de ce qu'ils nous partageaient.

1850
1855 Donc la Chambre de commerce de l'Est de Montréal a pour mission de défendre et promouvoir les intérêts socioéconomiques de ses 1 200 membres et des 32 000 entreprises situées sur le territoire à l'est du boulevard Saint-Laurent. Le territoire couvert par la Chambre compte 400 000 emplois et bien qu'il dispose de belles opportunités de croissance au cours des années à venir, il s'agit quand même d'un territoire qui a connu son lot de difficulté au cours des dernières décennies.

1860 Rafrâichissements Coca-Cola Canada agit pour sa part à titre d'embouteilleur pour Coca-Cola au Canada. Leur centre de distribution de Montréal compte 500 employés et se trouve sur le boulevard l'Assomption depuis plus de 50 ans, soit depuis les années 60.

1865 Donc on veut tout d'abord souligner que le projet de réaménagement du quartier Assomption Nord bénéficie de notre soutien. On considère en effet que le projet permettra de diversifier et de redynamiser le secteur. Il va permettre de revitaliser des terrains qui sont soit vacants, soit sous-utilisés, diversifier l'offre commerciale et stimuler le développement économique aussi.

1870 Bien que le projet nous apparaisse bénéfique, particulièrement pour la partie nord du quartier, on souhaite quand même exprimer d'importantes réserves, notamment quant au respect de certaines orientations devant guider l'élaboration du projet et quant à l'impact que le projet pourrait avoir à terme sur des entreprises implantées dans le secteur.

1875 Trois choses nous apparaissent importantes dans le cadre de l'élaboration du PPU. D'une part, que les modifications qui seront apportées au Plan d'urbanisme tiennent bien compte de la réalité industrielle du secteur. On est en train ici d'implanter en partie des zones résidentielles sur des zones qui actuellement sont des zones d'emploi, donc des zones soit commerciales, soit industrielles. Il faut garder cet élément central à l'esprit dans le cadre de l'élaboration du projet, à ce qu'il nous semble; que les modifications également du Plan d'urbanisme permettent de préserver et de protéger les emplois qui se trouvent déjà sur le territoire; et que le projet également envoie un message positif à la communauté d'affaires qui est établie dans le secteur depuis fort longtemps souvent.

1885 Ne l'oublions pas, le secteur Assomption Nord compte près de 5 000 emplois. C'est un véritable poumon économique. C'est une importante zone qui est située sur un territoire qui a grandement besoin que l'on préserve ses emplois. Au fil du temps, l'Est a eu son lot de mauvaises nouvelles économiques, il a subi d'importantes pertes d'emplois, notamment du fait du processus de désindustrialisation, un processus sur lequel on n'avait pas véritablement de contrôle, mais il serait malvenu qu'un projet à caractère urbanistique en l'occurrence, sur lequel nous avons le plein contrôle, vienne créer une pression additionnelle et induire sur les entreprises et les emplois locaux.

1895 Donc soyons clairs. Les entreprises ont l'intention de demeurer dans ce secteur et c'est pourquoi l'idée d'implanter une zone résidentielle à l'est du boulevard l'Assomption entre les rues Pierre-De Courbertin et de Marseille nous apparaît problématique. Cette zone résidentielle sera
1900 entourée sur trois côtés, donc pratiquement encastrée par des entreprises qui ont des activités qui génèrent du camionnage et du bruit à différentes heures du jour et de la nuit. Et on fait référence ici à Coca-Cola, Expertech et Agropur qui est une division de Natrel. Deux autres importants acteurs économiques, soient Renaud-Bray et Hydro-Québec ont aussi des activités de camionnage. Et nonobstant les mesures de mitigation prévues, il nous semble que la relation de voisinage entre les entreprises et les résidents ne pourra que devenir conflictuelle.

1905 Quand un problème de cette nature survient entre des résidents et des entreprises, le plus souvent, le fardeau de la solution réside sur le dos des entreprises. Nous pensons donc que l'aménagement du PPU dans ce secteur doit être revu afin de respecter notamment l'orientation 4 qui vise à assurer une transition entre les secteurs et une bonne cohabitation des usages.

1910 Si la gradation des usages entre les zones résidentielles et industrielles n'est pas mieux respectée, c'est l'orientation 3 qui risque d'en payer le prix, à savoir que le projet pourrait contribuer à fragiliser l'économie locale plutôt qu'à la consolider, telle que souhaitée.

1915 Donc notre première recommandation, c'est que le PPU soit revu afin de retirer le zonage résidentiel à l'est du boulevard l'Assomption Nord entre les rues Pierre-De Coubertin et Marseille, afin de mettre en place un zonage permettant une gradation des usages entre les secteurs résidentiels et les secteurs industriels.

1920 Par ailleurs, la sécurité des automobilistes, des cyclistes et des piétons est de première importance pour la Chambre de commerce et la compagnie Coca-Cola. En lien avec l'orientation 6 du PPU, soit développer et sécuriser les parcours piétons et cyclables, nous demandons le rétrécissement projeté de certaines rues de manière à ce qu'il se fasse en considérant les rayons de braquage des camions et qu'un réseau cyclable protégé – je dis bien « protégé » – soit aménagé dans le secteur.

1925

Donc notre deuxième recommandation est à l'effet que le réaménagement des rues du secteur tienne compte des rayons de braquage des camions de 53 pieds et que l'aménagement des carrefours permette de maximiser la visibilité et la sécurité des cyclistes et des piétons lorsqu'un camion s'engage dans un virage. Il en a été fait mention un peu plus tôt dans la soirée d'ailleurs. Cela passe notamment donc par la construction de pistes cyclables protégées plutôt que par des bandes cyclables ou encore des chaussées désignées qui ne nous apparaissent pas opportunes pour le secteur.

1930

Et comme pour tout projet de réaménagement de cette envergure, bien plusieurs entraves routières temporaires sont développées, mises en place pour effectuer les travaux. Les activités des entreprises du secteur seront assurément affectées et le meilleur moyen pour limiter les impacts négatifs sur les entreprises, à notre avis, c'est la communication.

1935

Donc nous recommandons aux autorités municipales qu'elles mettent en place un comité de suivi du projet l'Assomption Nord regroupant les entreprises du territoire et la Chambre de commerce de l'Est de Montréal afin d'informer les parties prenantes de la planification du projet, de la réalisation des travaux et des entraves routières qui seront à prévoir.

1940

Donc voilà pour l'essentiel nos recommandations. On espère que ces commentaires vont contribuer à la mise en œuvre du programme PPU de manière à ce qu'il soit viable à la fois pour les résidents et pour les entreprises. Merci.

1945

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, Madame Fréchette. J'aimerais vous amener sur le point précis où effectivement vous vous interrogez sur la pertinence d'une zone résidentielle, donc sur le côté ouest du boulevard l'Assomption entre la rue de Marseille et Pierre-De Coubertin.

1950

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

Est.

LE PRÉSIDENT :

1955

Est, oui, oui, bien sûr. Excusez-moi. C'est un espace vacant en ce moment. Vous autres qui êtes la Chambre de commerce et qui êtes par conséquent probablement en contact à la fois avec des entreprises et peut-être des prospects ou d'autres investisseurs, quelles sont les perspectives que ce terrain-là puisse être occupé par des fonctions que vous considéreriez plus pertinentes, plus appropriées disons, compte tenu du contexte de la zone d'emploi?

1960

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

En fait, ce serait situé à proximité de manière adjacente à une zone qui serait résidentielle. Donc ce pourrait être intéressant d'avoir des commerces de services qui permettraient de faire une gradation des usages entre les zones industrielles et les zones résidentielles. Il y aurait entre les deux donc des commerces idéalement qui puissent être accessibles à la fois par les résidents des zones adjacents, tout comme par les employés également des industries environnantes.

1965

On faisait référence tout à l'heure, la dame avant nous, de l'absence d'un supermarché dans les environs. On se disait justement que ce pourrait être un commerce d'intérêt à faire venir, à implanter sur la zone. Et considérant tout le développement résidentiel qu'il y aura dans la section plus au nord, bien c'est sûr que pour un commerce de ce type, c'est intéressant parce que ça crée une clientèle, on pourrait dire captive presque. Donc ce type de commerce, on pourrait dire de proximité, pourrait être d'intérêt pour s'implanter sur la zone qui effectivement est vacante.

1970

1975

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'il y a eu, à votre connaissance, enfin je ne vous demande pas d'entrer dans les détails, mais est-ce qu'il y a eu des manifestations d'intérêt pour occuper l'espace, à votre connaissance?

1980

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

1985 On n'a pas eu connaissance d'intérêt de la part d'entreprises. Maintenant, au fur et à mesure que le projet va aller de l'avant, je ne serais pas surprise que ces marques d'intérêt se fassent entendre, d'autant si on fait mention qu'il y a un développement qui est en cours et qu'il y a des opportunités intéressantes pour des commerçants qui pourraient venir s'établir. Et là, il va falloir aussi viser une certaine diversité. Donc un supermarché, c'est un exemple, mais il y a toute
1990 une série de commerces de proximité qu'on pourrait imaginer, puis promouvoir en termes de possibilité de développement. Puis ça, la Chambre peut contribuer à ce développement.

LE PRÉSIDENT :

1995 D'accord. Monsieur Séguin?

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

2000 Donc si on comprend bien les propos que vous avez faits par rapport à la cohabitation camions/piétons/vélos, il est possible d'envisager une voie cyclable protégée traversant tant nord-sud qu'est-ouest le secteur du PPU proposé. Est-ce qu'il y a d'autres conditions à ce type de chose? Est-ce que c'est possible d'envisager ce type de chose-là sans affecter les entreprises qui y sont déjà présentes?

2005 **Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :**

2010 Dans la mesure où la protection est maximale et la visibilité également est maximale, la visibilité des cyclistes par les camionneurs, nous, on est tout à fait en faveur de ce type de développement pour des transports actifs. On pense que ça pourra redynamiser le secteur. Et, par ailleurs, s'il y a des commerces qui s'installent aussi, ça crée aussi une clientèle intéressante.

2015 Donc la protection des pistes cyclables nous apparaît essentielle dans ce type de secteur parce que le camionnage n'a pas la visibilité idéale pour assurer la sécurité des cyclistes. Donc comme je disais, des voies cyclistes protégées, qui ne sont pas simplement des bandes sur le côté des voies routières, seraient importantes. Et il faut vraiment se mettre dans la peau des

camionneurs lorsqu'on dessinera ces pistes cyclables protégées pour assurer qu'il n'y ait pas de mauvaise surprise. C'est la dernière des choses que l'on souhaite tout un chacun.

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

2020

Je voudrais aussi vous entendre un peu sur votre proposition de la mise sur pied d'un *comité de suivi afin d'informer les parties prenantes des développements, de la planification, de la réalisation des travaux, de la mise en place d'entraves routières* - je vous cite dans votre mémoire. Est-ce que vous pouvez nous parler un peu plus de votre vision de fonctionnement du comité?

2025

Puis est-ce qu'il serait possible, par exemple, d'y inclure des résidents, par exemple?

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

2030

Tout à fait. Tout à fait. C'est d'ailleurs une proposition qu'on a mise de l'avant dans le cadre des consultations qu'il y a eu récemment sur un autre secteur, la Cité logistique à valeur ajoutée. Donc oui, faire en sorte aussi qu'il y ait des résidents autour de la table, c'est tout à fait concevable.

2035

C'est sûr que le niveau technique, le type d'information qui est requis par les entreprises risque peut-être de différer de celui dont les résidents auraient besoin, mais qu'il y ait un canal de communication, c'est ça à la base notre proposition, qui il y aura autour de la table. Après ça, tous ceux qui ont un intérêt dans le fond à suivre l'évolution des travaux, à connaître à l'avance aussi les obstacles qui pourraient se poser, les entraves qu'il pourrait y avoir à la circulation routière, les interruptions même de circulation, tout ça, ça va être crucial pour des entreprises parce que l'impact sur leurs activités, sur leurs affaires, d'autant plus qu'il y a beaucoup de camionnage dans le secteur, va être de première importance.

2040

2045

Donc je dirais que le niveau de précision technique va peut-être un peu différer de ce dont les résidents environnants auraient besoin mais ça ne veut pas dire qu'on ne peut pas être à la même table qu'eux. Mais il faudra s'assurer qu'il y ait un canal de communication, puis de rétroactivité aussi de ces entreprises envers l'arrondissement. Si c'est l'arrondissement qui dirige

ce comité-là, qu'il y ait possibilité pour les entreprises de se faire entendre lorsqu'il y a des mesures, des ajustements à prévoir entre les entreprises et ceux qui procèdent aux travaux.

2050 **M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :**

Merci beaucoup.

2055 **LE PRÉSIDENT :**

Je voudrais revenir rapidement sur des points reliés à la question de mon collègue. Sur le plan du camionnage, à titre d'observateur peut-être justement de l'activité dans ce secteur-là, est-ce que vous avez noté une augmentation, une diminution ou une stabilité dans les mouvements de camionnage?

2060

M. DAVID LABROSSE :

2065 Bien, clairement on assiste à une diminution, notamment avec la fermeture des fruits et légumes Métro dans le secteur. Auparavant, c'est un secteur qui était très axé sur l'agroalimentaire avec les installations de Steinberg. Donc évidemment, il y a eu une réduction importante là.

2070 Les principaux joueurs au niveau du camionnage dans ce secteur-là, vous avez un peu plus au nord-est – on n'en a pas parlé dans la présentation – mais vous avez POM qui utilise Marseille, qui tourne sur l'Assomption pour aller chercher le réseau autoroutier. Vous avez Coca-Cola, vous avez Natrel. Et on prend la peine de mentionner Hydro-Québec parce qu'ils ont des activités de camionnage assez importantes aussi avec les camions de service. Renaud-Bray qui ont un centre de distribution dans ce secteur-là, qui utilisent à la fois Marseille et à la fois Pierre-De Courbertin. De la façon que leur édifice est conçu, ils sont obligés d'utiliser Marseille pour rentrer et Pierre-De Courbertin pour sortir.

2075

Et Expertech. Expertech, je vais amener la nuance qu'il s'agit... C'est une division Bell mais c'est la division Bell qui bâtit des réseaux. Donc eux, ils sont appelés à sortir très tôt le matin

2080 pour s'installer pour construire sur des chantiers. Donc ce n'est pas uniquement le technicien qui passe chez vous pour installer un modem. C'est vraiment les bâtisseurs de réseau. Donc eux, ils ont également une activité de camionnage qui commence très, très tôt le matin.

LE PRÉSIDENT :

2085 Autre point de précision. Je veux être sûr de bien vous comprendre quand vous parlez de pistes cyclables. Est-ce que, dans votre vision, ça serait de consacrer une partie de la chaussée des rues en les séparant avec des bollards ou des choses comme ça, ou de construire ou quelque chose de plus accentué comme protection, comme par exemple ce qu'il y a le long du boulevard de Maisonneuve ou encore carrément des pistes en site propre?

2090 **M. DAVID LABROSSE :**

2095 Nous, ce qu'on mentionne, c'est vraiment que ce soit une piste séparée. Donc à ce moment-là, les ingénieurs seront en mesure de proposer le meilleur équipement possible pour le trafic actuel. Nous, ce qu'on voulait attirer l'attention, c'est le trafic important de camions qui ont une visibilité réduite. Donc nous, tout ce qui est chaussée partagée ou voie cyclable, c'est-à-dire uniquement une piste cyclable peinte sur la rue, ce n'est pas souhaitable dans ce quartier-là. Ça pourrait mener à des incidents qu'on veut absolument éviter.

2100 Donc ça peut être quelque chose qui est un peu plus en retrait, qui donne une bonne visibilité aux camionneurs, comme ça peut être uniquement quelque chose avec une bordure bétonnée comme on voit sur le boulevard Maisonneuve.

LE PRÉSIDENT :

2105 Très bien. Alors ça va?

Mme MARIE LEAHEY, commissaire :

Ça va. Mes collègues ont posé des questions.

2110 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Fréchette, Monsieur Labrosse, merci.

2115 **Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2120 Alors j'invite maintenant la Commission scolaire de Montréal. Bonsoir, Mesdames!
Comme j'ai juste un nom, je vous demanderais de vous nommer toutes les deux pour les besoins
de la cause.

2125 **Mme ÉMILIE AUCLAIR :**

Émilie Auclair, commissaire scolaire dans Mercier.

Mme CHRISTINE MITTON :

2130 Bonjour! Christine Mitton, conseillère stratégique au niveau de la présidence de la CSDM.
J'accompagne madame la commissaire.

LE PRÉSIDENT :

2135 Merci beaucoup.

Mme ÉMILIE AUCLAIR :

2140 Je vais y aller d'un premier scoop. Les parents qui sont parents de l'école à la Commission scolaire de Montréal, vous aurez un congé blanc demain. Les écoles de la CSDM seront fermées. Alors voilà.

LE PRÉSIDENT :

2145 On en prend bonne note. Alors donc vous n'avez pas encore déposé de mémoire. Nous avons compris que ce mémoire-là pourrait venir après avoir suivi un cheminement officiel?

Mme ÉMILIE AUCLAIR :

2150 Exactement. On pourra vous l'envoyer dès le 29 mars, suite à son adoption en conseil des commissaires.

LE PRÉSIDENT :

2155 Merci.

Mme ÉMILIE AUCLAIR :

2160 Donc merci de nous accueillir. À la CSDM aussi, nous accueillons favorablement le type de développement prévu par le PPU Assomption Nord. L'ajout de logements familles à Montréal est toujours une bonne nouvelle. Nous avons notre collègue justement qui parlait de Municipalité amie des aînés. Alors, évidemment, nous, on est dans une vision de Municipalité amie des enfants ou des familles.

2165 La CSDM partage aussi la préoccupation soulevée par d'autres intervenants – je pense à la rencontre du 15 février – sur l'offre de services communautaires prévue dans le secteur pour les nouveaux résidents. Accueillir des milliers de personnes demande une grande planification et la concertation de tous les acteurs est une condition gagnante incontournable. Comme commissaire de Mercier, je suis à même de constater les défis entourant l'accueil des nouveaux résidents du

2170 Faubourg Contrecoeur et je suis certaine que nous pourrons collectivement faire mieux cette fois-ci.

2175 Les résidents du pôle Assomption Nord seront en constante cohabitation avec un secteur commercial et industriel. L'un des défis importants : éviter à tout prix le quartier dortoir. Développer donc des services communautaires et publics de proximité.

2180 Dans le PPU, on cible le centre de services Chauveau comme possible lieu pour une prochaine vocation communautaire ou scolaire et c'est spécifiquement là que le sujet devient intéressant pour nous à la Commission scolaire de Montréal, à la CSDM. Et plus spécifiquement ici, je vais me permettre de parler au « je » parce que je suis personnellement interpellée par la question de l'école communautaire.

2185 Et dire une école ne devient pas communautaire lorsqu'elle partage ses gymnases avec l'arrondissement, lorsqu'un organisme vient faire de l'aide au devoir. Elle devient communautaire lorsqu'elle s'ancre spécifiquement dans son quartier, qu'elle évolue au même rythme que son quartier et de ses enfants et de ses parents. Elle répond aux besoins d'un quartier et devient le nouveau parvis d'église de la communauté. Et pourquoi l'école communautaire au-delà d'un concept qui peut plaire à certains? Évidemment, pour la Commission scolaire de Montréal, c'est pour la réussite éducative.

2190 Les études le démontrent. Une école où les enfants réussissent, c'est une école où les parents sont impliqués et un lieu valorisé par la communauté. C'est un lieu incontournable pour évidemment les parents, les enfants, les grands-parents, les jeunes et les moins jeunes. Les élèves en sont fiers et y développent un sentiment d'appartenance. Un élève qui est fier de son école l'amènera à croire qu'il peut réussir et quand un élève est convaincu de sa réussite, celle-ci est quasiment assurée.

2195 Pierre Thibault, architecte de renom, fait présentement une tournée au Québec pour parler de nos écoles. Je le citerai donc ici :

2200

2205 « Avec un même budget, on peut parfois faire mieux. J'ai visité beaucoup d'écoles à travers le monde et ce que je voyais, par exemple, évidemment en Scandinavie, c'est que l'école est vraiment un foyer communautaire. C'est aussi un endroit le soir où il y a des cours de cuisine, de yoga. Donc c'est un bâtiment dont l'utilisation est probablement 40 % plus élevée de ce qu'on fait avec les projets au Québec en général. »

2210 La CSDM adhère à cette philosophie de pensée et veut tendre de plus en plus vers cet idéal. C'est pourquoi nous pensons qu'il faut saisir l'occasion d'inscrire très clairement dans ce PPU la nécessité de réserver le terrain sur Chauveau et faire preuve de vision pour notre quartier.

Mais au-delà du rêve, nous savons bien que les chiffres doivent parler et que c'est certainement l'élément qui nous permettra de convaincre. Alors allons-y avec quelques chiffres.

2215 En 2015-2016, donc l'année dernière, dans Mercier-Ouest, nous avons 2 208 élèves d'âge primaire. En 16-17, nous en avons 2 307. Nos prévisions sont qu'en 2021-2022, nous accueillerons 2 545 élèves d'âge primaire pour le même territoire. Et rappelons au passage qu'au primaire, seulement 4 % des élèves sont scolarisés dans le secteur privé. Ce sont donc 251 nouveaux enfants qu'il faudra accueillir, une augmentation de 11 % quand la moyenne CSDM est autour de 9 %. C'est donc carrément une école de plus.

2220 Cette année, au regard global des locaux d'école, treize de plus ont été utilisés à d'autres fins qu'ils auraient dû. Ce sont malheureusement des bibliothèques, des locaux d'anglais ou de spécialiste, parfois sans fenêtre, qui ont été transformés pour accueillir les enfants de notre territoire. En 2020-2021, nous prévoyons qu'il nous manquera dix-sept locaux. La tendance se maintient et elle s'accroît avec le territoire actuel.

2230 En 2016-2017, Notre-Dame-des-Victoires, l'école qui accueillerait les enfants sur le territoire de l'Assomption Nord, en 2016-2017, elle accueille 496 élèves dont deux classes T.S.A. – trouble du spectre de l'autisme – et deux classes d'accueil. L'an prochain, on en projette 505. Et je rappelle qu'il s'agit bien ici d'une école primaire. Les agrandissements ou les reprises de locaux en cours permettront de répondre à la demande existante mais ne nous permettent pas

d'accueillir de nouveaux élèves d'ailleurs. En ce moment, les élèves sont déplacés de leur école de quartier vers d'autres écoles parce que les écoles existantes ne sont pas capables de les accueillir.

2235

Donc je pense que la démonstration est éloquent : une école primaire est nécessaire et elle doit être prévue dès le PPU.

2240

Cependant, je me dois d'être honnête avec vous. Le fait de réserver un endroit pour la construction d'une école ne la garantit pas nécessairement. Sur un petit cours 101 de comment on fait pour avoir une école à la Commission scolaire de Montréal, alors la CSDM fait la demande au ministère en septembre, elle doit être en mesure de démontrer que les besoins sont réels et palpables au moment de la demande. Le ministère ne financera jamais une école sur des prévisions, il utilise les données d'enfants nés et habitant sur le territoire.

2245

De plus, tout territoire de la CSDM ou presque vit de grands défis en termes de capacité d'accueil dans ses écoles. Alors ce ne sont pas tous les besoins qui sont malheureusement acceptés par le ministère. Celui-ci choisit les projets qu'il finance. Il est vrai que cela n'aide en rien à la planification de l'aménagement du milieu mais est là le contexte dans lequel la CSDM évolue.

2250

Est-ce que la réserve d'un terrain facilite et est un élément convaincant pour le ministère pour la construction d'une école? La réponse est évidemment oui. Est-ce que cela donne une garantie d'une école dans le territoire, sur le territoire? Malheureusement, la réponse est non. Est-ce que la CSDM démontrera avec persistance et rigueur les besoins? Évidemment. Mais surtout, est-ce que si la Ville, l'arrondissement et la Commission scolaire de Montréal travaillent ensemble pour démontrer la nécessité d'avoir une école, est-ce que les résultats seront davantage au rendez-vous? Alors là, assurément.

2255

2260

Aussi, à la commission scolaire, nous déployons une politique de transport dans laquelle le transport actif est mis de l'avant. Plusieurs en ont parlé d'ailleurs ce soir. Pourquoi? Mais pour nous, encore une fois, c'est une raison de persévérance scolaire. Il n'est plus à démontrer que

d'être actif améliore les résultats scolaires et que les enfants qui marchent ou vont à l'école à vélo ont une meilleure capacité de concentration et les résultats s'ensuivent généralement.

2265 Nous recommandons donc, dès ce PPU, des aménagements sécuritaires en transport
actif qui convergent déjà vers le futur site de l'école communautaire à venir. On aurait là un
aménagement et un engagement municipal concret pour la réussite éducative de nos jeunes. Ces
aménagements sécuritaires en transport actif sont encore plus importants – le sécuritaire –
2270 puisque notre contexte de cohabitation entre le résidentiel et l'industriel, comme le mentionnaient
mes collègues précédents, le sentiment de sécurité est bel et bien à bâtir et l'accident est
inadmissible parce que souvent grave, voire fatal.

2275 Enfin, nous faisons un appel, tout comme la Ville de Montréal, à la mobilisation pour le
développement de l'enfant. La CSDM souhaite s'engager aux côtés de ses partenaires
institutionnels mais aussi communautaires pour mettre en œuvre ces orientations et participer à
l'aménagement de ce nouveau quartier à venir. Le temps des silos doit être derrière nous et nous
avons là une occasion concrète de travailler ensemble.

2280 Alors trois recommandations assez simples que je vous répète ici. Dans le cadre du PPU
Assomption Nord, clarifier la nécessité de relocaliser la cour de services Chauveau afin de
transformer le site en école primaire. Aménager des infrastructures de transport actif sécuritaires
qui convergeront vers la future école primaire. Et mettre en place immédiatement un comité de
travail réunissant la CSDM, la Ville de Montréal et/ou l'arrondissement Mercier-Hochelaga-
Maisonnette et le milieu communautaire afin de mettre en œuvre les recommandations de ce
2285 mémoire. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2290 Merci beaucoup, Madame. Juste sur ce qui est un petit peu le point d'ordre de votre
présentation, si je comprends bien, non seulement vous postulez que ça va prendre une école
dans un avenir raisonnable dans ce secteur-là mais vous ciblez ce qu'on appelle la cour
Chauveau comme lieu le plus souhaitable pour accueillir ça. Est-ce que c'est strictement une

question de localisation en fonction de la desserte adéquate ou si c'est parce que c'est un terrain qui appartient déjà à l'administration publique?

2295

Mme ÉMILIE AUCLAIR :

La raison que vous venez de nommer en est une, mais il y en a aussi deux autres. La deuxième raison est en fait une de transport. Elle est vraiment au centre du territoire de l'Assomption. Donc pour favoriser les transports actifs et aussi, on va être honnête, pour minimiser les coûts potentiels de transport en autobus, on croit que c'est la solution la plus envisageable. Mais au-delà de ces deux considérations-là, la troisième est que l'école est positionnée assez loin du secteur industriel, il n'y a pas de barrière de voie importante, Assomption, Dickson, Sherbrooke. Alors on croit qu'il y aurait une mobilité assez facile des enfants et des parents dans ce territoire-là autour du secteur Chauveau.

2300

2305

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci. Madame Leahey?

2310

Mme MARIE LEAHEY, commissaire :

On n'avait pas pu vous lire mais j'avais des questions sur y aura-t-il nécessité d'avoir une école? Vous nous répondez oui, peut-être pas demain matin mais assez rapidement. Mon autre question était sur les couloirs scolaires, vous venez d'y répondre. Ceci dit, j'aimerais ça que vous reveniez sur c'est quoi une école communautaire et quels services ou quelles activités une école peut offrir quand les enfants ne sont plus là.

2315

Mme ÉMILIE AUCLAIR :

Ce que les directions d'école nous disent souvent, c'est une école est ouverte jusqu'au moment où on la ferme. C'est-à-dire que autant l'école est ouverte, autant qu'il y a des citoyens, des parents, des enfants qui la fréquentent. L'école communautaire, on a un cadre de référence à la Commission scolaire de Montréal qui a été adopté au milieu 2005-2006, je crois, et qui énonce

2320

2325

clairement de quoi il s'agit. Mais essentiellement, c'est de faire en sorte, comme le disaient les interlocuteurs, monsieur Allan Caldwell et madame Laurence Lavigne Lalonde, une école doit être au centre d'un quartier, elle doit évoluer au même rythme.

2330

Donc en termes de services, on parle de services communautaires mais on peut voir là le soir des formations, des ateliers de cuisine, des cours de yoga, des activités sportives. C'est une infrastructure publique l'école – les écoles publiques. Alors il faut s'en servir adéquatement. Et si on réussit – en réussissant, disons-le positivement – à faire en sorte que l'école est vraiment le plus beau lieu du quartier, alors tout le monde voudra y aller et on va créer nécessairement, en faisant une école attrayante, un sentiment d'appartenance et une véritable vie de quartier.

2335

Puis quand on regarde le territoire de l'Assomption Nord, toute la vocation résidentielle autour, commerciale, industrielle, il y a peu... Bon, il y a la rue Sherbrooke mais quand même en termes de quartier, il n'y a pas d'organisme communautaire, il n'y a pas nécessairement rapidement ou de façon évidente des commerces qui s'installeront. Donc l'école peut répondre à plusieurs besoins, évidemment en priorité celui de scolariser les enfants, mais dans un deuxième temps et parce que ça répond aussi aux objectifs de persévérance scolaire, faire en sorte que ça soit au cœur même du quartier qui pourrait répondre aux besoins des familles, des grands-parents, de tous les citoyens d'un quartier.

2340

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

2345

Je profite de votre expertise pour vous poser une question. Est-il possible d'envisager de façon temporaire ou même de façon permanente l'aménagement d'une telle école sur les terrains de l'École des métiers de l'aérospatiale? Est-ce que c'est possible d'envisager une cohabitation d'école là ou c'est carrément...

2350

Mme ÉMILIE AUCLAIR :

2355 Rien n'est impossible. Comme commissaire scolaire, un des enjeux quand on veut faire
cohabiter des enfants avec d'autres élèves qui n'ont pas nécessairement le même âge, il y a cet
enjeu-là.

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

2360 Tout à fait.

Mme ÉMILIE AUCLAIR :

2365 Moi, comme commissaire scolaire, je vis un enjeu comme ça. Au niveau de l'accessibilité
sociale, il y a certainement un enjeu là. Après ça, si la question c'est : est-ce qu'on peut mettre des
enfants dans cette école-là? S'il y a de la place évidemment, je ne pourrai pas m'aventurer sur ce
dossier-là en termes d'espace, mais il y a aussi beaucoup d'aménagements à faire, transformer,
avoir un lieu accueillant pour les enfants.

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

2370 On se comprend. Il y aurait une cohabitation à développer mais ce n'est pas impossible,
mais ça exigerait quand même un investissement important, tant de ressources que de logistique
et....

2375 **Mme ÉMILIE AUCLAIR :**

2380 Et l'emplacement de cette école-là est quand même pas tout à fait...est plus à l'ouest du
secteur. Quand même on rentre un peu dans la partie industrielle. Donc nous, ça nous paraît
moins adéquat, mais est-ce que c'est techniquement réalisable? Oui. Mais je pense qu'on
passerait vraiment à côté de l'objectif de l'école communautaire, par contre.

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

À ce moment-là. Merci.

2385

LE PRÉSIDENT :

Oui, Madame?

2390

Mme CHRISTINE MITTON :

Juste pour préciser. Ce qui pourrait être intéressant, c'est de travailler sur l'expertise que cette école-là développe dans le quartier pour amener les jeunes à avoir le goût de la science. On pourrait penser à des projets plus larges de collaboration parce qu'ils ont une expertise exceptionnelle avec des équipements exceptionnels. Cette école dans le quartier là est un août. Ça fait qu'il faudrait s'en servir comme un août. Mais de cohabiter, comme disait ma collègue, je vous dirais qu'il n'y a rien d'impossible mais je pense que ça ne serait pas de remplir la mission de l'école primaire et surtout vis-à-vis la communauté, les parents. Cette cohabitation-là serait plus difficile. Mais au niveau de l'expertise autour de l'école qui pourrait devenir un pôle scientifique intéressant, un pôle avec...

2395

2400

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

De son rayonnement.

2405

Mme CHRISTINE MITTON :

2410 Son rayonnement et de faire des projets de collaboration qui pourraient être développés au plus jeune âge chez les jeunes, ça pourrait être un atout super intéressant, même avec des camps de jour. Donc il faudrait s'en servir de cette façon-là, à mon avis. Merci.

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

2415 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2420 Mesdames, merci beaucoup de votre intervention. Alors on attendra donc votre mémoire à la fin mars. Merci beaucoup. J'appelle maintenant le Groupe Lemay pour Librairie Renaud-Bray. Alors j'ai les noms de madame Marie-Claude Aubin, monsieur David Poiré. C'est bien ça?

M. DAVID POIRÉ :

2425 Oui.

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

Voilà.

2430 **LE PRÉSIDENT :**

Bienvenue. Nous vous écoutons.

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

2435

On vous remercie de nous accueillir. Écoutez, notre mémoire, notre opinion en fait s'inscrit dans la foulée de celle qui a été présentée par les représentants de la Chambre de commerce et à certains égards aussi par d'autres personnes qui sont venu présenter différentes opinions.

LE PRÉSIDENT :

2440

Excusez-moi, juste avant que vous continuiez, est-ce que vous êtes tous les deux du Groupe Lemay ou s'il y a quelqu'un qui est rattaché à Renaud-Bray ou directement?

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

2445

Non. Nous sommes tous les deux du Groupe Lemay. Mon nom, c'est ça, Marie-Claude Aubin, donc je suis directrice de planification urbaine chez Lemay et je suis assistée de mon collègue David Poiré, urbaniste également.

2450

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

2455

D'accord.

M. DAVID POIRÉ :

2460

Un plan de notre présentation qui est en trois volets. Donc la préoccupation, les enjeux du PPU pour le groupe Renaud-Bray; le projet de PPU dans son contexte élargi; ainsi que quelques pistes de réflexion pour conclure.

2465 Donc en grande partie, on voit ici le secteur du pôle, du PPU l'Assomption où on projette
en jaune un secteur d'activités diversifiées à l'intérieur duquel on retrouve l'habitation. C'est une
des principales préoccupations de Renaud-Bray. Par ailleurs, il est proposé au PPU de
réaménager le boulevard l'Assomption, les rues de Marseille ainsi que Pierre-De Coubertin, ainsi
que d'aménager le réseau de déplacements actifs composé de pistes cyclables, un sentier
2470 piédestre et de place publique. Dans certains cas, ces réseaux-là scindent des propriétés, des
bâtiments en deux ou en plusieurs parties. On le voit à quelques endroits. C'est notamment le cas
pour Renaud-Bray où un sentier est projeté en plein centre de sa propriété, longeant une aire de
manœuvre de camions. On va le voir un peu plus loin, il est proposé par Renaud-Bray de déplacer
ce sentier-là.

2475 Par ailleurs, au niveau de la rue de Marseille qu'on voit ici, le réaménagement qui est
proposé, ici on voit la rue de Marseille, donc il y a du stationnement de part et d'autre de la rue,
une rue qui est assez étroite et qui est composé de quelques courbes, sur laquelle le camionnage
de Renaud-Bray passe pour accéder au site.

2480 Ici, on voit le croquis qui est joint au PPU, qui propose le réaménagement. Donc des
trottoirs beaucoup plus larges, une plantation, une bande cyclable de part et d'autre de la rue
de Marseille et une voie destinée... Deux voies, c'est-à-dire, une voie dans chaque direction pour
le déplacement véhiculaire dont les camions. Donc on voit qu'au niveau de la largeur, ça
commence à être un peu plus restreint.

2485 On voit un peu plus ici comment s'effectuent les manœuvres vers la propriété de Renaud-
Bray. Donc le déplacement, on rentre par de Marseille, on ressort par Pierre-De Coubertin. Il y a
un autre accès un peu plus directement sur de Marseille, qui est un quai, où là les manœuvres
sont effectuées presque entièrement sur la rue de Marseille. Et ici, le bâtiment d'Hydro-Québec où
2490 les camions doivent entrer, accéder par le site de Renaud-Bray pour reculer dans le garage
d'Hydro-Québec.

 Ici, si on pense au réaménagement de la rue de Marseille où on voit le réaménagement
proposé qu'on a vu tantôt, ça cause certains problèmes pour l'accès au site pour le camionnage

2495 de Renaud-Bray. Donc notamment ici au niveau de l'accès et un peu sur le quai de Marseille. Donc si on voit en un peu plus grand, en gris, c'est le stationnement qui est proposé au PPU; en jaune, les deux bandes cyclables. Donc le camion, à son approche, doit frôler... Puis là, la manœuvre camion qu'on voit ici, c'est une manœuvre qui est vraiment dans un contexte parfait et c'est théorique. Donc dans la réalité, le camion peut bifurquer un peu plus dans les pistes
2500 cyclables, donc le camion frôle la piste cyclable, empiète dans la piste cyclable de l'autre côté pour se rapprocher des véhicules stationnés avant d'entrer sur la propriété en accrochant le bâtiment puis en empiétant également sur les bordures de béton de part et d'autre de l'entrée charretière.

2505 C'est la même chose pour le quai donnait sur la rue de Marseille où le camion, en effectuant sa manœuvre pour sortir du site, se trouve à traverser les deux bandes cyclables ainsi que d'empiéter un peu dans la bande de stationnement.

Évidemment dans un contexte de réaménagement de la rue de Marseille, on s'est posé la
2510 question si l'accès était fermé au niveau du site par la rue de Marseille et que toutes les manœuvres s'effectuaient à partir de la rue Pierre-De Courbertin, on voit ici un accès qui doit se faire uniquement par Pierre-De Courbertin. Donc on doit empiéter lors de manœuvres un peu plus grandes sur un terrain qui... sur une partie de la propriété de Renaud-Bray qui pourrait être prévue pour un agrandissement du bâtiment, une intensification des activités, ou simplement pour
2515 développer autre chose. Donc on voit qu'on pénalise un peu le potentiel de développement de cette propriété-là avec une superficie non développable en raison de la localisation et la superficie. Donc ce qui resterait à développer serait ici en front de rue sur la rue de Marseille.

On a même poussé l'exercice un peu plus loin en se disant que si on réaménageait les
2520 quais autrement, donc l'entrée et la sortie se fait toujours par Pierre-De Courbertin et là, la superficie résiduelle pour développer le terrain est beaucoup moindre si on a une grande superficie non développable qui ne sert plus à grand-chose.

2525

Ensuite, au niveau d'autres préoccupations, à la lecture du PPU, on se rend compte qu'il n'y a aucune précision apportée concernant les usages qui seraient autorisés ou prohibés dans le secteur.

2530

Même chose au niveau des mesures de mitigation tant entre les différentes fonctions mais également au niveau des liens cyclables et de la circulation du camionnage.

Il n'y a aucune précision non plus qui sont apportées au niveau des normes d'implantation des bâtiments, tant hauteur que les marges de recul entre les fonctions.

2535

Aussi, il n'y a pas tant de précision non plus au niveau du régime relatif aux droits acquis applicables aux propriétaires qui pourraient voir leur immeuble, l'usage des bâtiments rendu dérogatoire, suite à la concordance des règlements suivant le PPU.

2540

Donc faisant suite à l'assemblée d'information du 15 février dernier, d'autres préoccupations ont été soulevées chez Renaud-Bray par certaines affirmations qui ont été faites de différents intervenants au cours de la soirée. Parmi ces déclarations, on a eu au niveau de la transformation progressive du milieu qui ferait en sorte qu'il y aurait de moins en moins de camionnage et d'activités industrielles dans le secteur et qui ferait en sorte que l'industrie ne serait plus autorisée.

2545

Il a été également mentionné les activités industrielles légères qu'on pourrait faire dans le secteur... - Excusez-moi, je recommence. Ce qu'on souhaite dans le secteur, c'est davantage des industries légères. On parlait à ce moment-là d'une entreprise qui effectuait de la distribution et du camionnage : vous allez avoir le droit de continuer vos activités mais sur droits acquis. Donc la notion de droits acquis est revenue plusieurs fois lors de cette assemblée-là.

2550

Ensuite, si de Marseille devient davantage plus locale, peut-être que les camions de 53 pieds, ce qui est utilisé par la majorité des entreprises du secteur, peut-être que les 53 pieds ne pourront plus passer sur de Marseille.

2555

Il a également été mentionné, lorsqu'on faisait référence aux activités d'embouteillage notamment de Coca-Cola et autres centres de distribution, si c'était considéré comme de l'industrie légère. Il a été mentionné non, parce qu'il y a un énorme stationnement de camions de distribution, donc ce ne sera plus autorisé. Donc tous des éléments qui ont augmenté certaines préoccupations du groupe Renaud-Bray.

2560

Aussi, on s'est rendu compte d'une certaine déconnexion entre le diagnostic établi et les mesures proposées. Le diagnostic du PPU, ce qui est prévu au PPU c'est-à-dire, on vient affirmer que dans le secteur, c'est près de 5 000 emplois dont notamment 16 % sont dans la catégorie transport, entreposage et fabrication. Et au total dans le secteur, c'est près de 1 000 emplois qui dépendent du maintien des activités industrielles dans le secteur.

2565

Également, on vient mentionner que la moitié des entreprises se sont établies dans le secteur pour la localisation stratégique du secteur Assomption Nord, soit l'accès direct au réseau routier supérieur. Également, on est venu mentionner que les entreprises situées le long de la rue Viau oeuvrent dans le domaine de la fabrication et de la distribution et témoignent d'une vitalité économique. D'autres données...oui, ça va.

2570

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

2575

Ce qui est préoccupant, c'est qu'effectivement, en regardant déjà ce qui est affirmé dans le diagnostic, on a voulu un petit peu creuser un petit peu plus loin pour voir s'il n'y avait pas d'autres éléments aussi qui pourraient être portés à l'attention de l'Office et des gens de l'arrondissement.

2580

Entre autres choses, selon les données de 2011, on s'est aperçu que selon les données du Centre local d'emploi d'Hochelaga-Maisonneuve, il y a 61,9 % des travailleurs du territoire du CLE d'Hochelaga-Maisonneuve qui résident sur l'île de Montréal, ce qui n'est quand même pas négligeable. Il y a 15.1 % de ces travailleurs-là qui résident sur le territoire du CLE.

2585

Par ailleurs, le secteur d'activité qui compte la plus grande proportion de main-d'œuvre locale est celui du transport et d'entreposage. Il y a 750 emplois directs dans le territoire du CLE qu'on retrouve dont 28,9 %, c'est-à-dire 215 emplois qui sont occupés par des travailleurs qui habitent aussi le territoire du CLE. Il y a 85 emplois, ce qui représente 11,4 % des travailleurs qui résident sur un territoire qui est voisin du CLE. Donc au total, c'est 40 % de toute la main-d'œuvre qui œuvre dans le secteur du transport et de l'entreposage, qui réside à proximité immédiate du territoire couvert par le PPU. C'est quand même préoccupant comme données.

2590

2595

Aussi, également, on doit admettre qu'il y a effectivement une croissance anticipée des ménages dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve que l'ISQ a établie à environ 16.9 % pour l'horizon compris entre 2011 et 2036. Donc manifestement il y a effectivement des besoins en logement dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Ces besoins-là se chiffreraient à environ 11 700 unités pour l'horizon de 2011 à 2036. Mais ce qui est préoccupant, c'est que le PPU prévoit concentrer 25,6 % de cette croissance-là, le quart de cette croissance-là, c'est-à-dire 3 000 ménages pour tout l'arrondissement, ce qui représente 23 kilomètres carrés à l'intérieur du territoire du PPU qui est seulement de .094 kilomètre carré.

2600

2605

Donc ça veut dire ça concrètement qu'on veut concentrer le quart de la croissance anticipée des ménages sur seulement 4 % de la superficie du territoire de l'arrondissement qui, au surplus, est grevé de plusieurs contraintes. Concrètement, il y a un représentant qui l'a mentionné tout à l'heure, on veut faire 3 000 unités de logement à l'intérieur de ce territoire-là. Je ne sais pas si on réalise, mais c'est trois fois la taille des pyramides du Village olympique qu'on veut implanter à l'intérieur du quartier. C'est quand même significatif et puis en termes de compatibilité des fonctions, on a évoqué un paquet de problématiques potentielles sérieuses qui mettent en jeu la sécurité des gens, qui mettent en jeu entre autres la sécurité des enfants, des aînés. On ne peut pas faire abstraction de ces éléments-là.

2610

Donc quand on regarde les mesures qui sont proposées au PPU et puis qu'on voit, on peut bien être pour la vertu mais en définitive, quand on vient nous dire que dans le diagnostic, c'est un secteur d'emploi qui est fort, où il y a une bonne vitalité, où la portion transport et entreposage est importante et où les travailleurs qui travaillent dans ces créneaux d'activité

2615 résident au surplus dans le quartier, alors il faut s'imaginer qu'est-ce qu'il va advenir, advenant le fait qu'on rende ces usages-là éventuellement dérogatoires. C'est vraiment préoccupant.

2620 Donc au niveau de la vision, on voit exactement la même déconnexion, c'est-à-dire que d'accueillir près de 3 000 logements au cours des vingt prochaines années pouvant générer la venue d'environ 4 400 nouveaux résidents, une densification des activités qui pourrait permettre d'accueillir 1 600 nouveaux travailleurs, on veut bien là, mais il y a quand même des enjeux importants de compatibilité des fonctions et puis de sécurité dans tout ça. Ce qui est un peu...

LE PRÉSIDENT :

2625

Madame Aubin?

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

2630

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Je vais vous demander d'arriver à votre conclusion et à vos recommandations.

2635

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

D'accord.

2640

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît.

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

2645

Bien ce qui est préoccupant, en fait, c'est ça. C'est qu'on veut faire une aire TOD avec une station de métro, un nombre substantiel de logements, un milieu convivial, on veut introduire des emplois, des bureaux, des commerces, alors que ce qu'on se rend compte finalement, c'est qu'il y a des entreprises d'importance qui sont encore très actives, il y a des valeurs des bâtiments qui, dans la plupart des cas, sont supérieures à celles des terrains, il y a l'apparence des bâtiments qui est encore très bonne, il y a un taux de vacance industrielle qui est modéré. Donc ce qu'on dit dans le fond, c'est que – je vais sauter un petit peu plus rapidement vu qu'on a déjà exprimé les principaux éléments, mais c'est essentiellement un quartier industriel qui, oui, certes, a besoin de transformation mais aussi d'un accompagnement dans la transformation du tissu industriel et de la chaîne de valeur industrielle que ça nécessite.

2650

2655

Quand on pense que... Dans les éléments importants qui sont à considérer, c'est que le fait de rendre dérogoires tous ces usages-là, il y a quand même des impacts importants pour les entreprises qui sont localisées à l'intérieur de ce parc industriel là sur le financement des entreprises. Des sociétés prêteuses vont hésiter à concéder des prêts ou des renouvellements hypothécaires dans le cadre de travaux d'agrandissement ou de rénovation, considérant qu'ils sont dérogoires.

2660

2665

Il y a l'assurabilité des bâtiments également qui est en cause à ce moment-là parce qu'il y a souvent des surprimes dues au fait que les bâtiments sont rendus dérogoires et protégés par droits acquis. Quant à la possibilité de réaliser des travaux d'agrandissement, le régime actuel limite, restreint cette possibilité-là au rez-de-chaussée puis au premier niveau inférieur, donc au premier sous-sol, puis un agrandissement maximal de 40 % de la largeur. Puis advenant un sinistre, pour les usages qui sont rendus dérogoires, ce qui ferait en sorte que les immeubles auraient perdu 50 % ou plus de leur valeur par suite d'un incendie ou une autre circonstance, bien il faudrait qu'il soit reconstruit en conformité avec le règlement. Donc ça voudrait, à toutes fins, dire la fin des activités de distribution. Le message qu'on envoie, c'est que ces activités-là ne seraient plus les bienvenues dans le secteur.

2670

2675 Donc ce qu'on dit comme recommandation, en fait, le PPU l'Assomption mériterait de se distinguer en misant sur la transformation d'un tissu industriel d'une autre époque à celui d'un tissu industriel moderne axé sur les besoins des entreprises du 21e siècle. Qu'il soit assorti d'un plan d'action qui visera à accompagner les investisseurs potentiels intéressés à s'établir ou à investir dans le secteur comme Renaud-Bray l'a fait il y a à peine deux ans. Et c'est ça, en fait, c'est le fait
2680 que Renaud-Bray a bénéficié également de crédit de taxes important sur cinq ans il y a à peine deux ans, pour pouvoir s'installer dans ce secteur-là. On les a accueillis à bras ouverts et, du jour au lendemain, on vient leur dire bien, les activités de distribution dorénavant ne seraient plus autorisées. C'est préoccupant. Alors c'est l'essentiel de notre propos.

2685 **LE PRÉSIDENT :**

 Je vous remercie et je ne veux quand même pas que vous craigniez qu'on n'accorde pas d'importance, même si je vous demande de raccourcir parce que vous avez quand même... En fait, Renaud-Bray a le statut d'occupant dans ce territoire-là, ils sont établis là. Donc l'avis des
2690 personnes et des entreprises qui ont déjà pignon sur rue dans le territoire du PPU revêt une grande importance, il n'y a aucun doute là-dessus. Donc je vous demanderais aussi de vous assurer que la présentation que vous avez faite soit disponible, qu'on puisse l'afficher.

 Avant de passer à des questions d'ordre un peu plus général, je me suis simplement
2695 arrêté aux esquisses qui montraient les manœuvres du camion et vous parliez du fait qu'il y avait un terrain, une partie de votre propriété qui n'était pas encore occupée, qui pourrait accueillir éventuellement des agrandissements. Est-ce que l'éventuel agrandissement ou mise en valeur de cette propriété-là aux fins des activités de Renaud-Bray pourrait s'accompagner d'une révision des modes d'entrée et de sortie pour les camions et éventuellement les concentrer sur la rue
2700 Pierre-De Courbertin?

M. DAVID POIRÉ :

 Peut-être certaines activités. C'est certain qu'on l'a vu au niveau des manœuvres, les
2705 quais en entrant par la rue Pierre-De Courbertin, ça nécessite des manœuvres beaucoup plus

importantes sur la propriété. Actuellement, on rentre en ligne droite, on recule et on repart en ligne droite. Donc l'espace... Donc au niveau du redéveloppement, même en faisant un quai, on perd quand même un terrain d'une certaine valeur qu'on hypothèque, si on veut, qu'on attribue pour des manœuvres camions et le reste pour du bâtiment.

2710

LE PRÉSIDENT :

Ma question, c'était que par définition, si vous occupez ce terrain-là, vous devrez réaménager les quais et les voies d'accès?

2715

M. DAVID POIRÉ :

Peut-être. Peut-être. Il y a certains quais, notamment celui qui donne directement sur la rue de Marseille, lui, continuerait à demeurer sur la rue de Marseille. Pour les autres quais...

2720

LE PRÉSIDENT :

D'accord, mais en tout cas. Je vous amène à une question plus fondamentale. C'est que votre message fondamental – et vous l'écrivez en toutes lettres dans le mémoire à la page 17 – *c'est de reconsidérer sérieusement la pertinence de l'introduction de la fonction résidentielle dans le secteur.* Autrement dit, pour vous, à l'exception peut-être des habitations de la rue Sherbrooke déjà construites, il n'y aurait pas de vocation résidentielle dans le territoire du PPU.

2725

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

En fait, ce ne serait pas de totalement bannir la fonction résidentielle mais certainement de la circonscrire. De la circonscrire sur Sherbrooke et puis sur l'Assomption mais pas au-delà de Chauveau vraisemblablement. Parce que l'intrusion de la fonction résidentielle à l'intérieur du tissu urbain va nécessairement entraîner des problèmes de cohabitation d'usages entre les différentes fonctions. C'est écrit dans le ciel. Déjà, la dame, c'est madame Jetté je crois...

2735

LE PRÉSIDENT :

2740 Non, mais écoutez, parlez à la commission et parlons des choses qui vous concernent directement.

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

2745 Oui. Mais ce que je veux dire, c'est que déjà des gens l'ont évoqué comme étant une situation qui était déjà existante dans le quartier. Alors au surplus, si on vient ajouter davantage de personnes dans le milieu, on peut s'attendre à un accroissement des problèmes qui sont déjà préexistants.

LE PRÉSIDENT :

2750 Mais selon vous donc, s'il fallait accepter éventuellement une expansion de la fonction résidentielle, elle devrait s'arrêter à la rue Chauveau, c'est ça?

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

2755 Bien, idéalement, il faudrait vraiment le considérer, le limiter le plus possible parce que c'est un tissu industriel qui est en bonne santé, qui a besoin de rafraîchissement. C'est essentiellement ça...

LE PRÉSIDENT :

2760 Et la mise en valeur des terrains vacants...

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

2765 ... c'est un pôle d'emploi.

LE PRÉSIDENT :

2770 ... ailleurs, ou le long de l'Assomption devrait être pour des fonctions industrielles?

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

2775 Ça pourrait être industriel, ça pourrait être également des services de proximité nécessaires à la desserte des habitations qui sont déjà existantes dans le quartier, puis des emplois aussi. Parce qu'il n'y a pas beaucoup de services de proximité. Donc ça, ça peut toujours être compatible effectivement.

LE PRÉSIDENT :

2780 D'accord. Une deuxième question peut-être dans... Vous avez fait un certain travail pour examiner non seulement l'impact, non seulement examiner l'impact du réseau vert proposé mais vous ouvrez la possibilité qu'il puisse emprunter, en le déplaçant, votre propriété. D'une façon générale donc, j'aimerais vous entendre un petit peu là-dessus, comment vous voyez les
2785 raccordements éventuels d'un réseau vert et aménagé qui tirerait parti de cette ouverture que vous manifestez.

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

2790 En fait, toute la question de la mobilité active, je pense qu'on ne peut pas l'évacuer complètement aujourd'hui. Ça fait partie des modes de transport usuels, au surplus à proximité d'une station de métro. C'est dans l'ordre des choses.

2795 Ceci étant dit, toute la question de la sécurité est vraiment au cœur de ça. Proposer d'aménager un réseau de sentiers qui passent à même des aires de manœuvre de chargement, de déchargement de véhicules lourds, ou proposer des voies partagées où il y a du camionnage de façon intensive, ça nous apparaît être vraiment problématique. D'aménager une piste cyclable en site propre serait, bien sûr, l'idéal, mais encore faut-il que l'espace de l'emprise le permette.

2800

Est-ce que les emprises résiduelles permettraient l'aménagement de pistes en site propre? La question se pose. Dans l'état actuel des choses, juste avec la démonstration qu'on a pu vous faire, ça m'apparaît peu probable considérant le stationnement sur rue, considérant les aménagements qu'on veut faire à double sens. Ça m'apparaît un peu problématique.

2805

LE PRÉSIDENT :

Mon autre question, quant à moi, c'est vous demandez à la page 32 et vous l'avez dit aussi oralement ou l'équivalent : « *Maintenir de plein droit les activités d'entrepôt, de transport et de distribution dans le cadre de la requalification du secteur.* » Autrement dit, faire en sorte que les activités de Librairie Renaud-Bray, les activités comparables ne risquent pas de devenir dérogatoires. C'est ce que vous demandez.

2810

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

Exactement, oui. Exactement. D'autant que comme on en a fait la démonstration, d'autant que beaucoup de travailleurs du secteur oeuvrent dans ce secteur-là. Donc ça serait des pertes d'emplois potentiels importantes pour tout le secteur.

2815

LE PRÉSIDENT :

2820

Monsieur Séguin?

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

2825

Juste une question de précision. Est-ce que je comprends bien que ce que vous dites, c'est en fonction des démonstrations que vous nous avez faites, qu'il n'est pas possible d'aménager une piste cyclable protégée sur la rue de Marseille compte tenu des activités, des opérations que vous faites à chaque jour; est-ce que c'est ça qu'on doit comprendre?

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

2830

Je nuance. Dans l'état actuel des choses, dans l'emprise pavée telle qu'on la voit actuellement, en tout cas à mon sens, ça m'apparaît impossible. Ceci étant, si l'emprise résiduelle – parce qu'une emprise peut être plus large, il peut y avoir des terrains... Je ne connais pas du tout la largeur totale de l'emprise – mais au-delà de l'espace pavé, il reste possiblement du terrain de part et d'autre, est-ce que ce terrain-là résiduel est suffisant, pourrait être réexploité pour pouvoir éventuellement aménager une piste en site propre? La question se pose. Mais si l'emprise totale de la rue de Marseille correspond à l'emprise pavée, je ne vois pas comment on peut y arriver sans compromettre les manœuvres de circulation lourde, puis en même temps la circulation fluide des cyclistes et des piétons.

2835

2840

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

Est-ce que, autrement dit ou si jamais c'était annoncé, dans votre cas, la perte de terrain que ça nécessiterait pour que les camions viennent juste de Pierre-De Courbertin, ça vous empêcherait d'opérer au maximum? Ça vous poserait des problèmes en termes de fiabilité, de...

2845

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

Bien, absolument. À ce moment-ci, les véhicules lourds... Renaud-Bray est allé s'établir là dans le fond pour pouvoir bénéficier des facilités que l'immeuble offrait pour y installer son centre de distribution. C'était évidemment dans la perspective que l'entreprise puisse s'ancrer, puis éventuellement prendre de l'expansion. On ne fait pas tous ces investissements-là pour que ça demeure comme ça, surtout quand ça fait à peine deux ans. Et le terrain résiduel qui est là pouvait, dépendamment des plans d'expansion de l'entreprise, pouvait peut-être éventuellement être utilisé par l'entreprise ou être vendu.

2850

2855

Donc si à partir du moment où finalement il y aurait... Les projets d'expansion ne seraient pas à la hauteur de ce qu'ils se seraient attendus, bien le fait de ne plus permettre la circulation lourde, vous l'avez vu, ferait en sorte qu'on hypothéquerait grandement le potentiel d'utilisation du

2860 terrain résiduel, puis des bénéfices que l'entreprise aurait pu en retirer en le revendant. Parce qu'il devient difficilement exploitable dans l'état actuel des choses. Les retombées aussi pour la Ville, effectivement en termes de retombées fiscales, seraient moindres aussi.

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

2865

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2870

Madame Leahey?

Mme MARIE LEAHEY, commissaire :

2875

Vous avez ajouté ce soir que 40 % de la main-d'œuvre chez Renaud-Bray, dans le centre de distribution, réside dans le secteur. Est-ce que vous avez une idée de leur moyen de transport pour le travail?

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

2880

Ce n'est pas 40 % de la main-d'œuvre de Renaud-Bray. C'est 40 % de la main-d'œuvre du CLE qui réside dans le secteur.

Mme MARIE LEAHEY, commissaire :

2885

Ah. O.K. O.K.

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

2890

Ce n'est pas uniquement Renaud-Bray. Ce qu'on dit, c'est que la problématique est beaucoup plus large que juste celle de Renaud-Bray. C'est qu'on interpelle toute la question du

2895 pôle d'emploi par ce changement de vocation là majeur, alors que toutes les conditions sont réunies pour que ce soit un pôle industriel. Les facteurs de localisation traditionnels sont tous là : la voie ferrée, le port. Ça va même en contradiction avec le Plan de camionnage qui a été mis en place par l'arrondissement depuis au moins une dizaine d'années. Dans le Plan d'urbanisme, on veut consolider l'Assomption et puis Souigny à des fins de camionnage. Il y a quelque chose qui n'est pas en cohérence avec tout ça.

Mme MARIE LEAHEY, commissaire :

2900 D'accord. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2905 J'aimerais vous demander par delà ce dont on discute au niveau du PPU et des dispositions particulières, le maintien ou la mise en valeur du potentiel d'emploi de ce secteur-là, avec ou sans une présence résidentielle, quels seraient les facteurs propres à le stimuler ou à y encourager le développement?

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

2910 C'est un excellent point que vous soulevez. En fait, c'est de façon générale dans toute l'industrie manufacturière, c'est le même problème. C'est qu'on assiste actuellement à une dévitalisation du tissu parce que les bâtiments dans bien des cas ne répondent plus aux besoins des entreprises modernes. Donc, toute la question de la chaîne de valeurs, le mode de production industrielle a beaucoup changé avec le temps et, en fait, c'est une mise à niveau qu'il faut dans certains cas, puis une requalification de ces bâtiments-là.

2920 Tout l'accompagnement pourrait permettre une revitalisation du secteur, puis une consolidation possiblement de l'emploi aussi, s'il y avait un meilleur accompagnement pour faire le passage d'une industrie traditionnelle d'une autre époque à une industrie du 21^e siècle.

LE PRÉSIDENT :

2925 Et quand vous parlez d'accompagnement, vous parlez de programme de soutien financier ou quoi?

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

2930 Bien, je pense que ça passe par une étude vraisemblablement pour mieux camper, mieux définir les problématiques spécifiques à la fonction industrielle parce qu'il y a des signes de désuétude. Mais le tissu n'est pas mûr pour une transformation comme ce qu'on a pu observer dans Griffintown, par exemple, où la valeur des terrains surpassait la valeur des bâtiments, où le taux de vacance était très élevé, où l'état des bâtiments était vraiment délabré.

2935 Là, évidemment, la valeur des bâtiments surpasse celle des terrains. Alors si on imagine les coûts, la rente foncière n'est pas là autrement dit, les coûts de démolition des entreprises, de décontamination pour tout refaire seraient vraiment importants. Donc on pense que l'arrondissement aurait beaucoup plus à gagner à essayer de renforcer le caractère de pôle d'emploi qui constitue un besoin dans le secteur. Il faut les localiser quelque part ces emplois-là, 2940 qui sont des emplois de qualité au surplus pour les gens qui oeuvrent dans ces domaines-là. C'est des emplois qui paient bien, qui confèrent des bons salaires, des bons avantages. Donc c'est préoccupant.

LE PRÉSIDENT :

2945 Très bien. Madame Aubin, Monsieur Poiré, merci beaucoup de votre présentation.

Mme MARIE-CLAUDE AUBIN :

2950 Ça nous a fait plaisir. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2955 Alors j'appelle maintenant pour la Coalition vélo de Montréal monsieur Mathieu Séguin.
Bonsoir, Monsieur Séguin! Je présume qu'il n'y a pas de lien de parenté avec mon collègue.

M. MATHIEU SÉGUIN :

2960 Non, même si mon père s'appelle Michel Séguin aussi. Tout d'abord, merci de nous
accueillir ce soir. C'est un grand plaisir de pouvoir participer à une consultation publique pour
Assomption Nord. Et maintenant, on a la chance de participer aussi pour Assomption Sud, donc
c'est merveilleux.

2965 La Coalition vélo de Montréal a été fondée en 2012. C'est une organisation purement
soutenue par des bénévoles et on collabore régulièrement avec la Ville de Montréal notamment
en participant au comité visant à promouvoir la pratique du vélo de la Ville de Montréal.

2970 Je voulais tout d'abord faire un petit retour en arrière par rapport à l'approche Vision zéro
en termes de sécurité routière qui a été adoptée par la Ville de Montréal en septembre dernier.
Cette approche-là finalement souligne qu'aucune mort n'est acceptable et évidemment vient
mettre aussi la vie, la santé sur nos routes avant toute autre préoccupation, donc notamment
devant les préoccupations de fluidité par exemple.

2975 Donc selon la Ville de Montréal, on dit cette responsabilité est partagée entre les
concepteurs, les gestionnaires et usagers de la route. Tous doivent accepter les changements qui
sont requis à cet égard pour déployer la Vision zéro.

2980 Donc nous on juge évidemment que la réflexion de ce PPU là doit se faire selon cette
fameuse Vision zéro qui est maintenant le cœur de l'action de la Ville de Montréal en matière de
sécurité routière. Et malheureusement, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve est encore loin de ce
paradigme-là, particulièrement lorsqu'il est question des déplacements à vélo. Et
malheureusement, le PPU est tout aussi timide, malgré sa recommandation fort intéressante

concernant la mise en place de parcours piétons et cyclistes et mettant de l'avant le transport actif. Malheureusement, les moyens ne suivent pas les intentions.

2985

Tout d'abord concernant l'axe nord-sud, ici vous avez la carte du réseau cyclable actuel. Comme vous voyez, il n'y a absolument aucune piste cyclable protégée nord-sud qui permet de passer de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve aux arrondissements situés plus au nord. On a évidemment la piste dans le parc Maisonneuve mais qui connecte simplement sur Rachel, qui n'a aucune connexion avec le quartier essentiellement. Il n'y a rien qui va au nord de la rue Pierre-De Courbertin.

2990

Donc c'est certain qu'on a là une lacune fort importante et en travaillant sur le PPU et en travaillant autour de l'Assomption, l'occasion nous semble fort logique d'amener une piste cyclable protégée sur le boulevard l'Assomption pour rejoindre notamment le pôle d'emploi et de services important qu'est l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont, évidemment pour rejoindre le métro l'Assomption, mais aussi pour rejoindre les zones d'emploi importantes qu'il y aura dans le sud du secteur avec l'arrivée du pôle logistique.

2995

Aussi, ça nous permettrait évidemment de rejoindre le réseau cyclable existant et qui va être aussi développé à très court terme. Donc on a déjà la piste cyclable sur l'avenue Souigny, on a la piste sur Notre-Dame et on aura sur le boulevard Rosemont une piste qui devrait arriver au cours de l'année 2017, ça a été annoncé par la Ville de Montréal l'été dernier, et au-delà de cette annonce-là, elle figure dans le Plan de transport de la Ville de Montréal de 2008. Et cette piste-là, ce qui est très intéressant, c'est qu'elle se rend jusqu'à la rue Châtelain. Donc elle traverse le boulevard l'Assomption. On va vraiment venir croiser ce boulevard-là sur lequel on est en train de réfléchir présentement.

3000

3005

Donc pour nous ça nous semble une occasion en or d'implanter une piste cyclable protégée sur une artère. Et les gens de la Chambre de commerce l'ont bien indiqué lors de leur présentation, ces infrastructures-là protégées, séparées de la circulation, sont particulièrement importantes dans des secteurs où il y a une quantité importante de camionnage. C'est une

3010

demande qui est régulière, autant des groupes cyclistes que des groupes de camionneurs, parce que la cohabitation peut être difficile quand même autrement.

3015

Évidemment, il en va de même aussi pour la rue de Marseille où il y a, comme on vient de l'entendre aussi, une quantité quand même de camionnage intéressante et ce qui est présenté, ce qui est mis de l'avant, des simples bandes cyclables peintes au sol, ce n'est clairement pas suffisant. Il faut aller plus loin si on souhaite réellement inciter les gens évidemment à se déplacer en transport actif mais aussi pour protéger ces déplacements-là. On l'a dit plus tôt, la rue de Marseille est déjà un axe cyclable non officiel disons. Les gens l'utilisent parce que c'est une rue où le volume de circulation est relativement faible et aussi parce qu'elle permet de rejoindre plusieurs secteurs. Donc en implantant là des pistes cyclables protégées, on vient évidemment sécuriser ces déplacements-là.

3020

3025

La proposition qui est faite ici est faite à partir de voies de trois mètres. Donc des voies automobile de trois mètres, donc des voies qui incitent à de la circulation à relativement basse vitesse. Bon, on le sait, l'arrondissement vient de prendre position pour mettre une très grande quantité de ces rues résidentielles à 30 km/h. Des voies à ce moment-là à trois mètres de large sont en parfaite logique avec ce genre d'aménagement-là. Mais la proposition qui est faite là, selon l'emprise actuelle, laisse quand même un bon mètre de disponible, ce qui peut laisser de la place finalement à des zones de virage élargies, par exemple, ou élargir évidemment les voies de circulation automobile, si c'est nécessaire.

3030

3035

Donc selon nous, c'est très possible d'implanter des voies cyclables sécurisées sur la rue de Marseille. On peut aussi évidemment utiliser la voie de stationnement comme protection pour la bande cyclable, évidemment en donnant un certain espace pour éviter l'emportiérage.

3040

Nos autres recommandations aussi visent le stationnement à vélo. Dans le PPU, tel que présenté par l'arrondissement, on nous parle du stationnement à voiture mais on ne nous parle pas du stationnement à vélo alors qu'on s'attend à accueillir grosso modo 4 500 personnes dans le secteur. On peut donc supposer que le simple stationnement sur trottoir ne sera pas suffisant.

3045 Donc on encourage évidemment à ce que dès maintenant on mette en place, par exemple, un abri vélo à proximité du métro, comme c'est le cas près du métro Lionel-Groulx, mais aussi à réfléchir à des espaces de stationnement à vélo un peu plus gros, qui pourraient être sur rue par exemple pour sécuriser les coins de rue. C'est déjà possible, on en voit déjà dans plusieurs arrondissements.

3050 Moi, je vous ai mis ici un exemple à Toronto où c'est très clairement identifié et très protégé. Donc ça, ça aide vraiment, ça incite les gens à utiliser le vélo comme mode de déplacement parce qu'une des grandes craintes finalement, c'est de se faire voler son vélo et si on se fait voler son vélo, bien souvent, c'est la fin de l'utilisation de ce mode de transport-là au moins jusqu'à la saison suivante, puis des fois, ça met carrément fin à nos ambitions de se promener à vélo, ce qui est bien dommage.

3060 Aussi, concernant les secteurs, les nouvelles rues résidentielles qu'on souhaite aménager, on est d'avis qu'il faut évidemment que ces rues-là donnent une bonne place au vélo, mais aussi qu'il y ait des mesures d'atténuation de la circulation assez agressives pour permettre justement une cohabitation très fluide entre piétons, cyclistes et aussi entre les personnes qui se déplacent en voiture pour aller rejoindre leur résidence ou les commerces qui seront installés dans ce secteur-là.

3065 Donc à ce moment-là, il peut y avoir évidemment les dos d'âne qu'on a tous déjà vus, on sait bien, mais aussi des traverses piétonnes qui sont vraiment très clairement identifiées, qui sont surélevées, des obstacles qui sont en milieu de voie et qui ne sont pas saisonniers comme malheureusement on le voit ailleurs dans l'arrondissement. On oublie souvent au Québec, quand on aménage nos rues, qu'il y a cette saison qui s'appelle l'hiver et qu'on ne peut pas laisser juste des pancartes dans le milieu de la rue. Il va falloir les enlever pour déneiger. Il existe d'autres façons de faire desquelles on peut s'inspirer.

3070 Et je ne prendrai pas plus de temps parce qu'il est tard. Merci.

LE PRÉSIDENT :

3075

Merci, Monsieur Séguin. Une question d'entrée de jeu avant de passer la parole à mes collègues. Vous dites :

3080

« Le portrait est clair. Et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve doit saisir l'occasion et concevoir le secteur Assomption Nord comme un point d'ancrage pour le déploiement d'un réseau cyclable convivial et sécuritaire dans l'arrondissement. »

M. MATHIEU SÉGUIN :

3085

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3090

Ce que je lis là-dedans, c'est qu'en fait, votre vision dépasse le territoire du PPU et englobe des liens ou des prolongements vers d'autres endroits.

M. MATHIEU SÉGUIN :

3095

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3100

À ce moment-là, quelles seraient les étapes ou les principaux points soit en termes d'équipement ou d'infrastructure ou d'approche pour que le projet puisse vraiment rayonner en quelque sorte sur l'ensemble de l'arrondissement?

M. MATHIEU SÉGUIN :

3105 En effet, les plans de réseau cyclable sont malheureusement réfléchis un peu en vase
clos à l'intérieur des limites administratives d'un arrondissement. C'est très rare que dans nos
déplacements quotidiens qu'on se déplace à l'intérieur d'un seul arrondissement,
malheureusement. Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, particulièrement la portion plus à l'ouest
d'Hochelaga-Maisonneuve a une merveilleuse côte qui la sépare des quartiers plus au nord. Et
3110 malheureusement, quand on ne réfléchit pas à des aménagements cyclables qui sont sécuritaires,
bien les gens ne sont pas tentés d'affronter la côte. Ça fait trop d'obstacles. Je dois affronter les
véhicules, je dois affronter les camions, puis en plus, j'ai une « mautadite » côte à monter. Ce
n'est pas agréable.

3115 Donc évidemment on doit offrir des axes cyclables sécuritaires par lesquels les gens
sauront que là, c'est confortable, par lesquels c'est confortable de passer pour aller rejoindre
d'autres arrondissements. Donc comment on arrime ça à ça? On offre évidemment des pistes
cyclables sécurisées, séparées de la circulation et on permet de bien connecter aux lieux d'intérêt
et aux autres pistes cyclables qui sont déjà existantes dans le quartier, donc un peu comme je
vous montrais dans le fil de ma présentation.

3120

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Séguin.

3125 **M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :**

3130 Vous parlez dans votre mémoire de normes de stationnement de vélo pour les immeubles
résidentiels et commerciaux et ainsi vous nous avez montré des photos de stationnements à vélo
sur la rue et sur le trottoir. Est-ce que vous avez des normes à proposer ou des indicateurs de ce
qui est acceptable ou souhaitable par rapport à ça, compte tenu de la population qui est là mais
qui est proposée d'être invitée à venir s'établir.

M. MATHIEU SÉGUIN :

3135 Bien, il y a plusieurs exemples dans d'autres grandes villes au monde. Tout est une
question après ça d'ambition et finalement d'ouverture des promoteurs aussi. Je ne m'avancerai
pas sur un chiffre ici ce soir mais je crois que la Ville de Montréal a un travail sérieux à faire pour
ce genre de norme. À ma connaissance, en ce moment, il n'y en a pas vraiment. C'est sur une
base plutôt volontaire. Ça serait très intéressant d'en mettre de l'avant parce qu'un peu comme
3140 mon collègue François disait plus tôt, en ce moment, l'option pour les gens, c'est de le monter sur
l'épaule puis de le mettre dans l'appartement, ce qui est souvent pas très agréable. Et lorsqu'il y a
des stationnements à vélo dans des garages souterrains, bien c'est souvent parce que c'était de
l'espace perdu, c'était impossible d'y mettre des voitures.

3145 Il faut aller au-delà de ça. Il faut, dès la conception des bâtiments, réfléchir à des endroits
où on peut laisser les vélos. Moi, je suggère évidemment de regarder ce qui se fait dans les autres
grandes villes, de s'en inspirer et de voir quel genre de normes on peut mettre de l'avant de
manière réaliste pour que les gens aient accès à ces espaces-là.

3150 **M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :**

Si on peut penser à une auto par résidence, on peut penser à deux, trois espaces...

M. MATHIEU SÉGUIN :

3155 Oui, oui. Moi, j'en ai cinq mais je ne suis pas un bon exemple, je pense, mais c'est ça. Oui,
on peut certainement penser à deux, je veux dire, un par personne adulte dans un appartement,
c'est rien d'exceptionnel.

3160 **M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :**

Je profite aussi de votre expertise par rapport... On a vu dans le PPU qu'on propose des
sentiers publics. Et c'est clair qu'il y a une proposition ou une possibilité ou un souhait que ça soit

3165 cohabité tant par les piétons que par des cyclistes et on a des exemples même à Montréal où cette cohabitation-là est difficile. Je pense entre autres au canal par exemple où cette... Comment vous voyez un aménagement qui rendrait ça agréable pour tous?

M. MATHIEU SÉGUIN :

3170 La cohabitation est souvent difficile lorsque les aménagements sont mal faits. On peut penser, par exemple, à la piste de Maisonneuve près de la Place des Arts où là on a à la fois un trottoir et une piste cyclable, avec une distinction très minime. Je pense que la piste cyclable est en gris foncé et le trottoir est en gris pâle. C'est impossible à voir, surtout en hiver. Donc je pense qu'une bonne manière d'arriver à bien cohabiter, c'est d'avoir clairement un espace pour les usages, pour chacun des usages.

3175 Aussi, vu la fonction de ces sentiers-là qui sont des sentiers à l'intérieur du quartier, qui ne sont pas des grands axes de transit, on s'entend, la volonté doit être aussi d'amener une circulation lente. Donc on ne peut pas s'attendre à ce que les gens qui vont choisir de s'y déplacer à vélo le fassent à très grande vitesse. Ça ne sera pas un endroit où les gens vont rouler à 20 ou à 30. On va rouler grosso modo au pas ou peut-être un petit peu plus vite s'il n'y a pas trop de gens. Donc c'est dans la manière aussi de concevoir cet espace-là pour pas que ce soit justement une piste cyclable hyper large qui donne l'impression qu'on peut aller là et être très rapide, justement comme sur le canal Lachine. C'est très large et on a l'impression que *let's go*, on y va.

3180 à vélo le fassent à très grande vitesse. Ça ne sera pas un endroit où les gens vont rouler à 20 ou à 30. On va rouler grosso modo au pas ou peut-être un petit peu plus vite s'il n'y a pas trop de gens. Donc c'est dans la manière aussi de concevoir cet espace-là pour pas que ce soit justement une piste cyclable hyper large qui donne l'impression qu'on peut aller là et être très rapide, justement comme sur le canal Lachine. C'est très large et on a l'impression que *let's go*, on y va.

3185 Puis si on passe très tôt le matin, oui, ça marche, mais un dimanche après-midi ensoleillé, c'est un petit peu plus problématique.

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

3190 Tout à fait. Merci.

LE PRÉSIDENT :

3195 Monsieur Séguin, merci. Et c'est à vous que revenait de conclure la soirée, la deuxième partie. Est-ce qu'il y a une demande de rectification? Non. Bon.

3200 Écoutez, c'est ce qui met fin à l'audience et à la consultation publique. Votre travail à vous autres, citoyens, et les gens autour de vous prend fin, même si on vous invite à être vigilant pour l'avenir. Quant à nous, eh bien, on va partir de la documentation, de l'information et des mémoires pour préparer notre rapport. Bien sûr, comme je vous l'ai dit, l'Office a un rôle consultatif. Le pouvoir décisionnel appartient aux élus. Et quant à nous, au plus tard au milieu du mois de mai, on remettra notre rapport à la présidente de l'Office qui l'enverra donc au maire et aux gens du comité exécutif et normalement il serait rendu public deux semaines après.

3205 Alors merci tout le monde, autant les gens qui nous ont soutenus sur le plan technique et tout et bon retour chez vous sous cette tempête qui a l'air de continuer parce que ça n'a pas l'air de s'éclaircir. Merci.

3210 **AJOURNEMENT**

3215 Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office
que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes
sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

3220

LOUISE PHILIBERT, s.o.