

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. BRUNO BERGERON, président de la commission
Mme DANIELLE CASARA, commissaire
M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire
Mme STÉFANIE WELLS, secrétaire-analyste
M. OLIVIER RINFRET, analyste

**CONSULTATION SUR L'AVENIR DU
SECTEUR DES FAUBOURGS**

FORUMS CITOYENS

**TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS
ET
MILIEUX DE VIE COMPLETS**

Séances tenues le 16 mars 2019 à 9 h 30
Espace Fullum
1431, rue Fullum

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 16 MARS 2019.....	1
MOT DU PRÉSIDENT.....	1
 PRÉSENTATION DE LA VILLE/ <u>TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS</u> :	
M. Christophe Ripeau.....	4
MOT DU PRÉSIDENT	15
 PÉRIODE DE QUESTIONS :	
M. Ron Rayside, citoyen	17
Mme Pascale Chartier, citoyenne.....	19
M. Yves Chartrand, citoyen	22
Mme Marie Bourbeau, Collectif défricheuse	24
M. Victor Balsis, AmiEs du Courant Sainte-Marie	27
Mme Julie Leblanc, Centre d'éducation et d'action des femmes.....	31
M. Benoît St-Jean, citoyen.....	34
M. Charles Gaudreau, citoyen.....	40
M. Anthony Labossière, citoyen	54
M. Jacques Larin, citoyen.....	60
M. Karim Kammah, Association pour la mobilité active de Ville-Marie et Vélo Fantôme	71
M. François Dandurand, Association pour la mobilité active de Ville-Marie	77
M. Philippe Chartier, citoyen	89
Mme Louise Constantin, Fédération des Coops d'Habitation du Montréal Métropolitain.....	97
M. André Lavallée, citoyen	102

M. Nicolas Zoghby, citoyen	107
M. Jérôme Fèvre-Burdy, citoyen.....	110
 FIN DE LA PÉRIODE DE QUESTION DU FORUM <u>TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS</u>, SECTEUR DES FAUBOURGS.....	
112	
 MOT DU PRÉSIDENT.....	
113	
 PRÉSENTATION DE LA VILLE/ <u>MILIEUX DE VIE COMPLETS</u> :	
M. Olivier Légaré	115
 PÉRIODE DE QUESTIONS:	
Mme Saki Satsuki Aida, citoyenne	123
M. Guillaume Le Ny Jean, citoyen	126
Mme Lucie Dufour, citoyenne	128
M. André Gagnon, citoyen.....	131
Mme Pascale Therrien, Centre d'éducation et d'action des femmes.....	138
M. Charles Gaudreau, citoyen.....	142
Mme Cécile Deschamps, citoyenne	146
M. Éric Michaud, citoyen.....	148
Mme Julie Leblanc, Centre d'éducation et d'action des femmes	152
M. Benoît St-Jean, citoyen.....	156
Mme Veronica Islas, citoyenne	163
M. Jean-Charles Hamel, citoyen	165
Mme Jody Negley, citoyenne	168
Mme Isabelle Wolfmann, citoyenne	170
M. Hitesh Bhanabhai, citoyen	174
Mme Marie-Christine Dubuc, citoyenne	176

M. Louis-Philippe Myre, citoyen	178
Mme Anne-Marie Grondin, citoyenne	179
Mme Saki Satsuki Aida, citoyenne	180
FIN DE LA PÉRIODE DE QUESTION DU FORUM <u>MILIEUX DE VIE COMPLETS,</u>	
SECTEUR DES FAUBOURGS	182
AJOURNEMENT	

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Alors, samedi matin. On vous remercie infiniment de vous être déplacés, c'est vraiment très rassurant pour nous de voir une très large participation ce matin. Merci beaucoup.

10 Alors, je vous souhaite la bienvenue à ce premier forum qui se tient dans le cadre de la consultation publique qui est organisée par l'Office de consultation publique de Montréal sur l'avenir du secteur des Faubourgs.

 Cette séance aujourd'hui se déroulera en français, mais les gens qui souhaitent s'adresser en anglais à la commission sont invités à le faire en toute liberté.

15 This meeting will be conducted in French, but if you wish to ask a question or address the Commission in English, you are welcome to do so. Here in the front, you have a table, table number two for English people if you want.

20 Je me nomme Bruno Bergeron, je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal et je préside cette commission assisté de madame Danielle Casara ,à ma gauche, ici, et monsieur Christian Giguère à ma droite, aussi commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal.

25 La première phase de la consultation sur l'avenir du secteur des Faubourgs, celle qui est réservée à l'information et aux échanges, a débuté le 19 février dernier à l'Écomusée du fier monde. À cette occasion, l'arrondissement Ville-Marie a présenté sa vision encore à l'état d'ébauche et des orientations d'aménagement pour le quartier. Un enregistrement vidéo de cette séance est disponible sur le site web de l'Office de consultation publique.

30 Ce matin, nous entreprenons le premier de quatre forums thématiques. Le premier, porte sur les transports et les déplacements, ce matin. Cet après-midi, ce tiendra le forum sur les milieux de vie complets. Les deux prochains forums se dérouleront samedi prochain le 23 mars, toujours ici à l'Espace Fullum et ces forums auront pour thèmes l'architecture, le patrimoine et les paysages et la vie communautaire.

35

Chaque forum suivra plus ou moins le même déroulement :

Le forum débutera par une présentation thématique de l'arrondissement. Suivi d'une période de questions du public sur le thème qui nous intéresse.

40

Chaque forum se terminera par un atelier de création et de discussion, lors duquel vous serez invité à exprimer de façon créative vos préoccupations et vos souhaits sur l'avenir du secteur des Faubourgs. Toutefois, la semaine prochaine, suivant la présentation de l'arrondissement, il y aura des experts invités qui sont appelés à vous faire part de point de vue qui, nous le souhaitons, alimenteront les discussions et votre réflexion.

45

Le forum de ce matin aborde la question des transports et déplacements. Nous aurions très bien pu donner un autre nom à ce forum, l'appeler mobilité par exemple. Suivant la présentation des projets mis de l'avant par l'arrondissement, la commission souhaite vous entendre sur les attentes que vous avez et sur les propositions que vous souhaitez nous partager. L'objectif poursuivi par l'arrondissement et les participants à ce forum est d'illustrer les divers moyens qui pourront améliorer les déplacements à pied, à vélo, avec une poussette ou en marchette, en transport collectif ou en automobile dans le quartier ou en provenance ou vers l'extérieur de celui-ci. Tout ça afin d'obtenir un point de vue éclairé des pistes de solutions pour rendre les déplacements agréables pour les résidents, les travailleurs et les visiteurs du secteur des Faubourgs.

55

Quelques détails d'ordre technique maintenant.

60

Tout ce qui sera dit au cours de l'audience sera sténotypé. Les transcriptions font partie du dossier de documentation de l'Office qui est à la fois disponible sur le site Internet de

l'Office et au bureau de l'Office de consultation. Les transcriptions seront accessibles dans une semaine environ.

65 Par ailleurs, sachez que l'Office de consultation publique a pris l'habitude de faire des photographies et d'enregistrer des vidéos pendant les différentes activités des commissions pour ses archives et pour une éventuelle utilisation dans ses publications. S'il y a parmi vous des gens qui ne veulent pas être photographiés ou filmés, nous vous prions d'en aviser le personnel de l'Office qui est ici à la table d'accueil en arrière de la salle.

70 The OCPM usually takes pictures and makes videos during information sessions and public hearings. If you don't want to be photographed or filmed, please inform the Office's employees at the reception desk behind.

75 Dans quelques instants, je céderai la parole à monsieur Bruno Collin, chef d'équipe à la Division de l'urbanisme de la Direction de l'aménagement urbain et du service aux entreprises de l'arrondissement Ville-Marie. Monsieur Collin est accompagné de son équipe qui agit en soutien.

80 Monsieur Collin, pourriez-vous s'il vous plaît, nous présenter les personnes qui vous accompagnent aujourd'hui et plus particulièrement la personne qui fera la présentation thématique. Merci.

M. BRUNO COLLIN :

85 Merci. Bonne journée à tous. Alors je suis accompagnée de Charlotte Horny, Christophe Ripeau et Olivier Légaré. Christian va nous faire la présentation cet avant-midi et Olivier cet après-midi. Alors, je vous souhaite une bonne journée. Merci. En fait, également nous sommes accompagnés de d'autres intervenants qui sont dans la salle dépendamment des thématiques qui pourraient être soulevées dans la journée. Voilà. Merci.

90

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

Bonjour à tous. Est-ce que vous m'entendez bien?

95 Donc, aujourd'hui en guise d'introduction, je voudrais vous rappeler que l'objectif initial de cette consultation visait à prendre le pouls du milieu en amont de la démarche du PPU, mais que les échanciers de la Ville et de l'OCPM ont fait que les études de design et d'aménagement urbain ont déjà démarré. C'est pourquoi le 19 février dernier nous vous avons présenté l'état d'avancement de nos réflexions et travaux en cours.

100 Comme certains et certaines d'entre vous n'ont peut-être pas participé à cette séance d'information, cette présentation va reprendre des parties présentées le 19 février et va en ajouter d'autres. Nous allons donc revenir sur une mise en contexte, un portrait de l'évolution du lieu, du secteur et un certain nombre de propositions d'orientations.

105 Ces orientations s'inspirent - en terme de déplacement, transport et mobilité - s'inspirent et pourront être intégrées au prochain Plan local de déplacements de l'arrondissement.

110 Le territoire visé est compris entre le fleuve et les rues Saint-Hubert à l'ouest, la rue Sherbrooke au nord et Fullum à l'ouest, Notre-Dame au sud. Afin de planifier le secteur à redévelopper au sud du boulevard René-Lévesque et d'intégrer les impacts liés à la présence du pont Jacques-Cartier, ainsi que les enjeux de protection du bâti ancien et du milieu résidentiel existant.

115 L'objectif vise à définir une certaine stratégie d'aménagement à l'échelle du territoire qui tienne compte de la présence des voies ferrées et du fonctionnement du Port de Montréal comme composantes de l'histoire du quartier et plus globalement de la grande région de Montréal.

Cette stratégie d'aménagement servira à la restructuration des 35 hectares - la zone en rouge - qui comprend la transformation de Radio-Canada, le départ de Molson-Coors, le

120 redéveloppement du site des Portes Sainte-Marie et l'adaptation des emprises routières et
autoroutières à ce nouveau contexte urbain.

Pour le reste du secteur - en jaune - soit le milieu de vie existant, les caractéristiques
patrimoniales et sociales sont à conserver et adapter.

125 Voyons maintenant l'évolution historique du quartier pour comprendre la situation
actuelle.

130 Ainsi, au début du XXe siècle – Vous avez ici une photo qui date de 1927, le faubourg
est en continuité avec le Vieux-Montréal. Le sud de la rue Notre-Dame est réservé à
l'industrie, les activités ferroviaires, en haut de la diapositive, commencent à éroder la trame
urbaine.

135 Et 60 ans plus tard, le faubourg et le Vieux Montréal sont séparés par le
développement de Molson, les infrastructures autoroutières, par Radio Canada et le boulevard
René-Lévesque

Le rapport au fleuve a disparu, mais se recompose à l'ouest de la rue Amherst, après
le départ des voies ferrées.

140 Nous allons maintenant identifier les grandes étapes de cette transformation.

Le quartier se développe en continuité du Vieux-Montréal, de part et d'autre du Chemin
du Roy, à l'est de la porte de Québec.

145 La rue de la Visitation est l'axe principal de développement vers le nord. La rive naturelle
du fleuve accueille des villas et, bientôt des industries comme Molson.

Vingt ans plus tard, l'urbanisation se poursuit au nord de la rue Sainte-Catherine,
toujours dans l'axe de la rue de la Visitation et maintenant aussi de l'axe Papineau.

150 À noter à cette époque et pour le siècle suivant que la taille des îlots est d'environ 1 hectare, adapté aux mobilités actives de l'époque d'avant la motorisation.

En 1907, vers la fin du XIXe siècle, l'ensemble du territoire est occupé et une partie des derniers développements s'est faite en accompagnement du développement du réseau de tramways de Montréal. C'est la carte que vous voyez en bas. La forme urbaine est toujours adaptée aux mobilités actives et collectives.

Parallèlement, le chemin de fer a fait son apparition dans le secteur, au sud-ouest avec la gare Dalhousie et ensuite Viger, qui correspond au 1^{er} secteur de démolitions massives qui vont marquer le quartier pendant le XXème siècle. L'habitat disparaît du bord du fleuve au profit des activités industrielles. La rive naturelle de l'île disparaît au profit de quais et des voies ferrées. L'accès piétonnier au fleuve n'est plus possible. Les parcs Sohmer et le parc Bellerive protègent les dernières fenêtres sur le fleuve.

165 En 1949, l'urbanisation du quartier est typique des quartiers du faubourg avec un enchevêtrement de fonctions et une densité d'occupation caractéristique des tissus urbains anciens. Le pont Jacques-Cartier est arrivé et surplombe le quartier sur une distance de 1 km à l'intérieur du territoire. Le développement industriel domine le sud de la rue Notre-Dame et l'est du pont Jacques-Cartier. Et plus au nord, l'hôpital Notre-Dame se développe de part et d'autre de la rue Alexandre-DeSève.

175 En 2019, les voies ferrées à l'est d'Amherst ont laissé place à un nouveau quartier, qui reprend la trame urbaine d'origine en continuité du Vieux-Montréal. L'autoroute Ville-Marie - prolongée en 1986 - et le boulevard Ville-Marie et ses bretelles renforcent la rupture des mégas-îlots. Les liens entre le Vieux-Montréal et le Centre-Sud sont rompus. Autour de la tête du pont, le bâti a peu à peu laissé la place à l'infrastructure routière et l'ensemble du secteur s'est dédensifié. On voit un certain nombre de vides qui sont apparus dans le territoire. Et parallèlement, le métro s'est répandu sous le centre-ville et le secteur est desservi par la ligne verte et bénéficie de la proximité du pôle d'échanges de Berri-UQAM.

180

Nous allons maintenant aborder les principales orientations proposées pour traiter les enjeux du transport et de déplacement.

185 Comme nous l'avons vu, le secteur dispose d'une trame urbaine favorable à la mobilité active et collective et en même temps, elle subit la présence d'un trafic routier important lié aux infrastructures routières et autoroutières qui sont à même des coupures dans le quartier. C'est ce que vous voyez sur la carte ici. Ainsi, le territoire du PPU, dans le territoire du PPU on est toujours à moins de 10 minutes de marche d'une station de métro, en bleu ce sont les rayons à moins de sept minutes de marche. Mais on voit que les infrastructures routières, en rose, 190 entravent les circulations actives, notamment aux abords de la tête de pont avec des répercussions sur les avenues Papineau, de Lorimier notamment, voire Ontario et Maisonneuve, et entraînent notamment des problèmes de sécurité aux abords de l'École Garneau et du parc des Vétérans et du parc des Royaumes.

195 Au sud du boulevard René-Lévesque, et bien c'est l'un des principaux enjeux du PPU. Nous y reviendrons plus loin dans la présentation.

200 C'est aussi le dernier grand secteur de développement du centre-ville comme ça avait été identifié dans la stratégie centre-ville en 2017 qui va générer ses propres besoins de déplacements. Il s'agit d'une opportunité donc pour articuler ces questions de développement urbain et de mobilité, et concilier vie locale, les grandes infrastructures et pôle de développement.

205 C'est aussi une opportunité pour poser les bases de la future mobilité avec les évolutions en cours autour des futurs systèmes de transport intelligent ou les outils qui seront développés autour de la ville intelligente et innovante.

210 Maintenant, puisqu'on a parlé des grandes infrastructures, on veut vous montrer quelques exemples de transformations qui ont été réalisées à Montréal dans les dernières années.

215 On prend l'exemple ici de l'échangeur des Pins, du Parc qui représentait une rupture entre le Plateau et le Centre-Ville et la montagne. Vous voyez donc, un montage avant-après où il y a près de 15 ans – c'est la photo de gauche – ce secteur a été transformé par la Ville en une intersection où les mobilités actives se déroulent au niveau du sol, comme normalement dans toute intersection entre deux rues.

220 À peu près à la même époque, la Ville de Québec transformait à la fin de l'autoroute Dufferin-Montmorency en l'avenue Honoré-Mercier pour répondre aux mêmes principes.

Plus récemment, en 2017, la Ville de Montréal a opéré une transformation radicale d'un viaduc autoroutier, le viaduc Bonaventure de l'autoroute 10 en un boulevard urbain accessible à tous. C'est la photo de droite.

225 Ces interventions à réaliser dans le secteur s'inscriront dans ce type de grandes transformations, car l'ampleur des enjeux y est similaire. Ainsi, pour le secteur en requalification les circulations routières vont devoir composer avec les besoins en mobilité active et collective des résidents et des utilisateurs du secteur, comme on le voit dans la plupart des grandes villes confrontées aux mêmes nuisances de pollution et de congestion.

230 Les principaux axes d'intervention qui vont être développés se retrouvent autour des thèmes suivants qui sont partagés à peu près par tous : à savoir redonner plus de place aux mobilités actives dans les secteurs existants; favoriser la mobilité active; transformer les ruptures dans le tissu urbain et créer une trame viaire et une mixité de fonctions dans les secteurs qui sont à requalifier.

240 Donc, pour redonner plus de place aux mobilités actives, une brève mise en situation. Globalement, les déplacements de chacun consistent à aller d'un point A généralement, un bâtiment, à un point B, un autre bâtiment, et entre les deux on se déplace dans l'espace public avec son moyen de locomotion : la marche, le vélo, le transport collectif ou l'automobile. Et là, on marche sur un trottoir ou on se déplace sur une chaussée et lorsqu'on traverse des intersections

c'est là où on croise les autres usagers, et c'est là qu'apparaissent les conflits potentiels qui sont généralement réglés par le Code de la route et les moyens qui vont avec.

245 Mais avec l'essor de l'automobile après-guerre, la priorité a généralement été donnée à l'automobile dans l'aménagement de ses espaces tant rues qu'intersections. Mais aujourd'hui, on considère qu'il faut plutôt prioriser les plus vulnérables, c'est-à-dire les piétons et les cyclistes. Et donc, le principe est d'inverser l'approche, soit de créer les conditions de la mise en sécurité des piétons et des cyclistes tout en évaluant les conséquences pour les véhicules.

250 Il va donc s'agir de réduire le temps de présence des piétons sur la chaussée, rendre plus visibles les cyclistes et réduire globalement les vitesses pour les véhicules, et le verdissement est préconisé en complément.

255 Vous avez ici un exemple de sailli qui a été réalisé près du parc Médéric-Martin à l'angle des rues du Havre et de Rouen où on voit donc, une sailli, c'est-à-dire un élargissement de trottoir au droit de l'intersection, c'est l'endroit où les piétons stationnent le plus. Une accessibilité universelle avec des bornes podotactiles, un marquage au sol pour les traverses piétonnes ici, avec des matériaux différents et puis le recul du stationnement aux intersections permet d'avoir
260 une visibilité accrue pour l'ensemble des usagers de l'intersection. Et enfin, la nuit, bien évidemment il peut y avoir un éclairage plus approprié.

265 En quelques chiffres, ce qu'on voit c'est que la rue de Rouen est passée de 12 mètres à 8 mètres de large, baissant ainsi d'un tiers la distance à traverser pour les piétons. Et en contrepartie, c'est une augmentation de 25% des espaces favorables aux piétons. Et donc, avant on avait que 30% pour les piétons, et là, on se retrouve avec plus de 55% de la rue qui est dédié aux piétons et aux mobilités actives. Donc, c'est ce type d'exemple qui peut être reproduit évidemment à différentes échelles.

270 L'ensemble de ces principes sera développé donc à la fois dans le secteur existant et dans le secteur à redévelopper où plus de 20 nouvelles intersections sont prévues en plus des

intersections évidemment à améliorer au pourtour, et environ sept kilomètres de trottoir seront réalisés au profit des déplacements piétonniers dans le nouveau secteur en requalification.

275 Pour les déplacements cyclables, le secteur est relativement bien équipé en pistes est-ouest, mais pas nord-sud et c'est ce vers quoi nous proposons de notamment des implantations sur la rue Amherst, de la Commune, Alexandre-DeSève et à travers le parc des Faubourgs en lien avec le réseau existant et projeté déjà identifié.

280 Nous allons aborder maintenant les mobilités collectives, sachant que tout utilisateur du transport collectif est avant tout un piéton et que donc, les principes qu'on vient d'évoquer pour les circulations piétonnes participent à la chaîne de déplacement pour l'utilisation du transport collectif, qu'il soit souterrain avec le métro ou de surface avec les bus.

285 Donc, au-delà de l'amélioration éventuelle dans le métro, pour favoriser les mobilités collectives, plusieurs mesures seront intégrées aux aménagements futurs, car pour une utilisation accrue des bus ils doivent être fiables, fréquents et confortables à l'image du niveau de service offert par un métro.

290 Donc, pour la fiabilité, ce sont des voies réservées pour les autobus avec des mesures de préemption aux intersections qui permettent de prioriser le passage du bus. Il s'agira de trouver aussi un accroissement des fréquences de passage pour là aussi, rendre un service plus adapté. Créer des conditions de confort, tant dans les bus que lorsqu'on les attend avec des arrêts de bus qui sont intégrés à leur milieu et avec des abris bus qui leur sont dédiés. Et puis, ça
295 passe aussi par de nouvelles lignes de bus, évidemment dans les nouveaux besoins. Et enfin, par rapport au transport collectif, c'est l'accompagnement d'autres projets expérimentaux comme la navette fluviale l'été dernier.

300 Ils sont aussi, c'est pour le transport collectif, à accompagner d'autres modes pour favoriser l'intermodalité, comme avec les pôles de mobilité qui peuvent regrouper une station BIXI, des stationnements vélos, des places réservées pour les véhicules en libre-service, une

station de taxis, une signalétique dédiée. Vous avez ici l'exemple de ce qui a été développé au niveau du square Victoria en 2017-2018.

305 Donc, parallèlement à l'optimisation de l'existant, favoriser la mobilité active passe aussi
par de nouveaux projets et un bureau de projet a notamment été annoncé en décembre dernier
pour étudier un nouveau lien de transport collectif entre l'est de l'île et le centre-ville en passant
par la rue Notre-Dame et certainement par le boulevard René-Lévesque. Le mode de transport
n'est pas connu, mais il s'agirait d'un tramway ou d'un SRB, et les études seront menées dans
310 ce sens.

 Après ce portrait des intentions pour les mobilités actives et collectives, le troisième axe
concerne la transformation des ruptures du tissu urbain. Car on peut développer des projets,
mais il est nécessaire de traiter ces ruptures pour rendre viable le fonctionnement des quartiers.
315 Tout ce qui est en rose fuchsia sur la carte représente à des échelles différentes des ruptures
dans les continuités du quartier tant aux abords de la tête de pont qu'au sud de René-Lévesque
et au-delà.

 Donc, pour les accès au parc des Faubourgs qui représentent d'une certaine manière un
320 méga îlot actuellement qui est non traversable en est-ouest et en nord-sud. Il s'agira de faire en
sorte que les piétons et les cyclistes puissent circuler au niveau du sol, sans avoir à contourner, à
monter ou descendre pour éviter des obstacles, et ce, dans toutes les directions. Ce sont les
flèches rouges. Et de la même manière cela permettrait dans l'autre direction de faciliter les
accès à la station de métro Papineau, toute proche, et de rendre le parc également accessible en
325 transport collectif, depuis cette même station.

 Le secteur en requalification traite aussi bien des ruptures que du 4^e axe sur la création
d'une nouvelle trame viaire. C'est ce qu'on va développer maintenant.

 Ce sont des éléments que vous avez déjà vus. Il s'agit de refaire une liaison de continuité
330 entre le quartier Centre-Sud et le Vieux-Montréal ainsi que d'ouvrir le secteur sur le fleuve.
Actuellement, il y a une séparation des flux routiers est-ouest et nord-sud, ainsi la rue Notre-
Dame qui est l'ancien Chemin du Roy est utilisée comme voie de stockage pour se rendre au

335 pont Jacques-Cartier au nord de l'île devant la brasserie Molson. L'idée à l'étude consiste à unifier les circulations dans un seul boulevard pour permettre la circulation des mobilités actives et collectives, et avoir un boulevard marchable et traversable. L'option de poursuivre l'autoroute en tranchées n'a pas été retenue, car il présente les inconvénients suivants :

340 Le prolongement d'une autoroute irait à l'encontre des objectifs partagés de relier l'est de l'île et le centre-ville par un transport collectif. On l'a évoqué;

Le contournement du sud de l'île n'a pas vocation à traverser le centre-ville. Le transit s'effectue sur la Rive-Sud par l'autoroute 30;

345 Le prolongement autoroutier irait avec l'implantation de voies de service confortant une largeur de l'infrastructure incompatible avec les objectifs de liaison et le rapport au fleuve;

Concernant le camionnage, la desserte du Port de Montréal est maintenant privilégiée par l'autoroute 25, via le prolongement du boulevard de l'Assomption vers le sud. Le projet est en cours d'étude entre la Ville, le ministère et le Port de Montréal;

350 Enfin, les coûts d'un tel projet seraient à évaluer, car c'est l'une des raisons qui a fait que les projets précédents ne sont pas allés de l'avant;

355 Et enfin, les objectifs plus généraux de réduction des gaz à effet de serres concourent à ce que construire une autoroute en tranchée est très invasif sur le milieu est très polluant, et l'augmentation de la circulation automobile émet autant toujours plus de GES. C'est l'inverse des objectifs qui sont actuellement poursuivis.

360 Le nouveau boulevard aura une emprise similaire à celle du boulevard René-Lévesque avec des principes d'aménagement comme tous les mouvements dans une seule emprise. On l'a vu, des intersections à niveau avec des traverses piétonnes pour l'ensemble des mobilités actives et collectives. Une vitesse de 50 kilomètres/heure, des conditions d'entrecroisement sécuritaire, des trottoirs plantés et une nouvelle adresse pour les développements immobiliers.

365 C'est une nouvelle trame de rue pour faciliter donc les mobilités actives et collectives
entre les deux quartiers et permet notamment de se rendre facilement vers la station de métro
Beaudry et Papineau. Cette nouvelle trame repose aussi sur la transition à opérer pour passer
d'un système de type autoroutier dans le tunnel, un boulevard urbain inscrit dans la Ville. Une
première intersection est proposée entre le boulevard et la rue de la Visitation et c'est là qu'on
370 doit assurer cette transition entre la fin du tunnel et le nouveau boulevard.

Cette nouvelle intersection et les suivantes ont été analysées par une firme d'ingénieurs
à qui nous avons demandé d'identifier les conditions pour que cette intersection soit sécuritaire
pour les piétons et les voitures et viable d'un point de vue circulation routière et traverse
375 piétonne.

Sur cette base, nous allons maintenant rencontrer le MTQ pour poursuivre la faisabilité
de ce scénario.

380 Vous voyez ici, les études de faisabilité qui montrent que quand on sort du tunnel il y a
des courbes à respecter et des champs de visibilité. Et tout ça, a donc été regardé sérieusement.

Avec la trame viaire, de véritables milieux de vie vont pouvoir émerger et ils sont illustrés
maintenant avec les quelques exemples d'ambiance que vous voyez ici après. Ici, c'est la rue de
385 la Visitation en direction nord avec en perspective l'Église Saint-Pierre-Apôtre. Cette rue traverse
à niveau le boulevard Ville-Marie réaménagée et elle devient un axe structurant pour rejoindre le
fleuve vers le sud. La place dévolue aux mobilités actives est affirmée.

Maintenant, pour la rue de la Gauchetière, elle est prolongée devant la tour de Radio-
390 Canada et les trottoirs sont élargis pour permettre l'accueil des usagers et d'autres activités pour
les résidents. De la même manière, la transformation du viaduc de la rue Notre-Dame en rue
partagée avec une seule voie de circulation offrirait des vues en belvédère sur le centre-ville et la
montagne.

395 Enfin, dernière partie de notre présentation. Le retour du lien entre le quartier et le fleuve
avec plusieurs propositions. Plusieurs rues permettent de rejoindre les abords du fleuves - ce
sont les flèches vertes - depuis Amherst jusqu'à Alexandre-DeSève grâce au prolongement
aussi de la rue de la Commune. La rue de la Commune est surélevée comme aujourd'hui au
niveau du belvédère du Chemin-Qui-Marche afin de créer une promenade qui permet de voir
400 par-dessus les conteneurs des trains qui sont présents à proximité. Une ligne le bus est présente
sur la rue de la Commune prolongée afin d'assurer la desserte du secteur et rejoindre les pôles
de transport collectif tant à l'ouest qu'à l'est.

405 Dans l'axe de la rue de la Visitation, une passerelle permettrait de rejoindre le bord du
fleuve - ce sont les pointillés que vous voyez en bas de la carte. Cette passerelle, dont la
faisabilité a été étudiée, est accessible universellement et permet de désenclaver l'est du Vieux-
Port. Elle sera présentée aux partenaires concernés. Vous avez ici deux types d'accroches de
cette passerelle pour rejoindre le fleuve, le bord du fleuve.

410 Avec le prolongement de la rue de la Commune vers l'est, le parc linéaire du Vieux-
Montréal est mis en relation avec le futur parc Sohmer et plus à l'est avec le parc au Pied-du-
Courant, créant ainsi une promenade fluviale aux abords du fleuve.

415 En raison du bâtiment de la Canadian Rubber sur le site U-Haul et de la topographie qui
ne permet pas de voir au-dessus des conteneurs - ce qu'on montre l'image en haut à gauche. La
promenade du fleuve emprunte le trottoir sud du boulevard Ville-Marie face à l'ancienne station
de pompage Craig pour rejoindre le site au Pied-du-Courant.

420 Finalement, une vue de l'esplanade de la Commune, le belvédère pour admirer le fleuve,
le pont Jacques-Cartier et l'Île Sainte-Hélène.

425 Voici donc l'état de notre réflexion et nous sommes maintenant à votre écoute pour
entendre pour vos commentaires et identifier les compléments permettant de bonifier les
propositions.

LE PRÉSIDENT :

430 Alors, merci beaucoup pour cette présentation. Ça n'a pas été facile à entendre. Moi je n'ai pas entendu, je n'ai pas entendu tout. Alors, soyez rassurés, la présentation de l'arrondissement sera déposée sur le site de l'Office de consultation et pour toutes questions de précisions, vous aurez accès aussi à la sténotypie de ce que le représentant de la Ville a voulu vous partager ce matin.

435 Alors, vous pourrez poser vos questions. On a un horizon encore au moins une demi-heure, 45 minutes. Après quoi, nous prendrons une pause bien méritée d'une quinzaine de minutes pour débiter ensuite l'atelier de création et de discussion.

440 La présentation de l'arrondissement a beaucoup porté sur le grand secteur à requalifier qui est au sud de René-Lévesque avec le boulevard Ville-Marie et tout, là où il y a la Molson, là où il y a Radio-Canada et le projet à l'est du boulevard... et la tête de pont. Mais l'atelier d'aujourd'hui porte sur plus large que ça, donc porte aussi sur vos préoccupations en matière de déplacement, en matière de transport, allant sur l'entièreté du quartier, et non pas strictement dans le secteur Ville-Marie.

445 Je vous rappelle que les questions... Vous serez appelés ici à vous présenter. Il y a deux micros, et il y a un micro femme ici et il y a un micro homme à ma gauche, et selon où vous êtes le plus à l'aise, vous vous présentez à celui qui correspond davantage à votre identité.

450 Je vous rappelle que les questions doivent toujours être adressées au président de la commission. Toutes les réponses, qu'elles proviennent de représentants de l'arrondissement, assis à la table ou encore des personnes ressources assises dans la salle devront être adressées directement aux commissaires. Les commissaires pourront intervenir à tout moment pour obtenir de l'information supplémentaire ou encore des clarifications. Si une réponse ne peut pas être donnée par l'arrondissement aujourd'hui, elle vous sera fournie par écrit dans les
455 meilleurs délais. Toutes les réponses sont publiques, elles font partie du dossier de

documentation de la commission, lesquelles seront disponibles sur le site officiel de l'Office de la consultation.

460 La période de questions n'est pas le moment d'exprimer des opinions. On est ici pour obtenir des précisions sur ce qui a été présenté ou sur des questions que vous vous êtes préparés à poser. Donc, on est très ouvert pour vous entendre. Mais aujourd'hui, le forum ne porte que sur les déplacements. Donc, s'il y a des sujets autres que sur toute la mobilité dans le quartier, on vous demande de les réserver pour les prochains forums ou encore pour la période où on pourra vous entendre lors de l'audition des opinions.

465 En terminant, j'ai pour tâche de favoriser la participation de tous et de permettre de bien se renseigner sur les propositions. Pour y arriver, rien de tel qu'un climat serein et courtois. C'est pourquoi nous ne tolérons ni manifestation, ni remarque désobligeante, ni propos diffamatoire, ni attitude méprisante.

470 J'invite toutes les personnes qui sont présentes aujourd'hui à ne pas hésiter à poser leurs questions, particulièrement en ce qui concerne les femmes, qui selon les données que nous avons compilées, participeraient moins. Ne pas poser toutes les questions qui nous viennent à l'esprit entraînerait fort probablement un projet urbain qui ne serait pas à l'image des réalités vécues par les Montréalaises et les Montréalais.

475 On sait que la sécurité des femmes ou la place à faire aux enfants ou toute autre préoccupation de cet ordre doit faire l'objet de préoccupation d'aménagement. Venez donc nous en parler. Il est important que toutes les personnes qui le désirent puissent prendre la parole au cours des différentes activités de cette commission afin de bonifier le Programme particulier d'urbanisme à venir, lequel devrait être le plus près possible des préoccupations des Montréalaises et des Montréalais.

480 Je demanderais à ceux et celles qui souhaitent poser des questions à l'arrondissement ou aux panélistes de s'approcher au micro, s'il vous plaît. Donc, les deux micros sont ici à l'avant.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour.

490

M. RON RAYSIDE :

Bonjour. Ron Rayside. J'habite sur la rue de la Visitation puis je travaille sur la rue Ontario. Ça fait que je suis dans la circulation pas mal. Deux questions, une concerne le futur boulevard Urbain et ça concerne l'intersection pour l'accès au pont, au coin de Papineau et De Lorimier, de comment ça fonctionne. Est-ce que c'est une lumière ou est-ce que c'est la bretelle. Je comprends qu'il n'y a pas de bretelle, c'est ma première question.

495

L'autre concerne à l'intersection. Ça veut dire que quand on descend du boulevard Urbain, vers le tunnel qui commence vers la rue Visitation, et le nombre total de voies, parce que là, il y a la rue Viger puis la rue St-Antoine plus le tunnel, juste pour comprendre cette intersection-là.

500

Troisième question c'est l'accès au pont Jacques-Cartier par la rue Ontario. Il y a des propositions à travers le temps pour limiter l'accès au pont Jacques-Cartier à partir de la rue Ontario. Et la dernière question, il y a un grand enjeu dans le quartier depuis 20, 30 ans et c'est tout le plan de camionnage, et comment les camions vont circuler dans le quartier, parce que certaines artères il y a les camions qui ont le droit jusqu'à 24 heures de circulation et ça a toujours été un dilemme, si on peut dire, surtout en ce qui concerne l'accès au pont Jacques-Cartier pour les camions.

505

510

C'est mes quatre questions.

LE PRÉSIDENT :

515

D'accord. Monsieur Collin, est-ce que vous auriez des éléments de réponses à ce sujet-là? On comprend qu'il y a quatre questions, mais peut-être mettre... c'est ça, avec les tableaux.

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

520

Concernant les intersections, si j'ai bien compris, entre le boulevard Urbain et les avenues Papineau et De Lorimier. Donc, on parle de l'intersection, si j'ai bien compris, ici, boulevard Ville-Marie avenue Papineau et puis boulevard Ville-Marie avenue De Lorimier. Ce sont des intersections effectivement avec des feux de circulation, avec des traverses piétonnes idéalement aux quatre côtés pour que l'ensemble des piétons puisse passer, quel que soit leur origine et leur destination. Donc, oui ce sont des intersections à niveau avec traverses piétonnes et feux de circulation.

525

530

Pour les autres questions concernant les accès au pont Jacques-Cartier, la rue Ontario et le plan de camionnage, c'est ça? Pour les accès au pont Jacques-Cartier il y a effectivement une problématique sur la rue Ontario. Donc, si on est en train de la regarder avec... on est en train de l'étudier. Il n'y a pas de réponse pour l'instant à apporter, mais ça fait partie des préoccupations de savoir comment on allie commerce local et puis circulation de transit qu'il y a actuellement et puis qui pénalise évidemment une partie de la vie de ce secteur-là. Donc, est-ce qu'il y a un report possible sur la rue Sherbrooke ou est-ce que ça se passe autrement, ça, il faut encore qu'on l'analyse.

535

540

Concernant le plan de camionnage, bien j'en ai un tout petit peu parlé sur le fait que les accès au port vont être modifiés et normalement les circulations de camions devraient davantage de se faire par l'autoroute 25, entre l'autoroute 25 et le port. Pour ce qui est à l'ouest du port, pour l'instant on n'a pas d'éléments, mais on pourra vous revenir sur ce point-là.

LE PRÉSIDENT :

545

Merci. Madame? Excusez. Est-ce qu'il y avait encore une question?

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

550 Un dernier complément par rapport au camionnage. C'était de préciser effectivement qu'avec le départ de Molson, il y a à peu près 600 mouvements de camions qui vont disparaître tous les jours et qui existaient jusque-là.

LE PRÉSIDENT :

555 Merci. Madame?

Mme PASCALE CHARTIER :

560 Ma question porte sur les circulations fines à l'intérieur des lotissements nouveaux qui vont être prévus. Est-ce que la Ville prévoit d'évoquer des réserves pour que ces blocs puissent être traversables par les piétons?

LE PRÉSIDENT :

565 Pouvez-vous nous donner votre nom, si c'est possible?

Mme PASCALE CHARTIER :

570 Pascale Chartier.

LE PRÉSIDENT :

575 Merci, Madame.

Mme PASCALE CHARTIER :

580 Et donc, c'est ça, je voulais savoir si la Ville pouvait émettre des réserves pour que ces blocs ne soient pas comme privatisés, comme c'est souvent le cas dans les lotissements qu'on voit. Et puis, je voulais savoir s'il y avait une préoccupation d'accès au public aux toits des nouveaux bâtiments à créer.

LE PRÉSIDENT :

585 Cette question-là on va la retenir, mais elle sera posée lors de l'atelier sur l'architecture. Mais ce que je comprends, c'est que toute la question de la crainte des *gated community* ou des projets immobiliers sont refermés sur eux-mêmes. Est-ce qu'il y a des exigences qui pourront être prévues dans le programme particulier pour s'assurer que les projets immobiliers qui viendraient se construire dans le quartier, donc finalement il y a deux très grands projets qui s'en
590 viennent. Est-ce que vous avez des mesures qui sont prévues, par exemple à ce point de vue là?

M. BRUNO COLLIN :

595 Pour l'instant, on est plus dans les orientations. Donc, on est en train d'essayer de déterminer ensemble une direction. Donc, il n'y a rien d'arrêté. Mais pour ce point-là en particulier, nous ce qu'on pousse le plus comme idée c'est d'avoir une continuité de la trame urbaine historique et réelle qui existe vraiment au nord et à l'ouest dans le Vieux-Montréal, puis
600 au nord dans le Centre-Sud. Donc, de traverser, retisser cette trame-là avec un réseau qui est aussi universel que peut l'être le réseau historique, c'est-à-dire donc, on ne veut pas miser trop sur la ségrégation des circulations comme on faisait dans l'ancien temps, bien dans l'ancien temps, mon ancien temps, dans les années 50, 60.

605 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Collin, il parle du sien, il ne parle pas du nôtre.

M. BRUNO COLLIN :

610

Mais donc, ça, c'est l'orientation. Donc, ça se pourrait qu'il y ait des îlots, parce que la trame elle est très étroite. Vous voyez la trame historique elle est très étroite, nord-sud. Et ça se pourrait peut-être que certains passages soient plus secondaires, soient plus d'ordre voie partagée, ruelle ou certains tronçons de la Gauchetière soient traités comme ça. Ce qui serait tout à fait logique par rapport à comment de la Gauchetière est dans le bout du CHUM ou, et cetera.

615

Mais oui, nous on pousse beaucoup pour que ça soit des notions publiques, vraiment publiques puis qu'il y ait une claire distinction entre les parties plus privées et plus publiques.

620

Puis c'est la même chose pour les toits, mais on en reparlera sans doute la semaine prochaine, mais l'orientation serait d'avoir le plus de toits verts possibles, mais dépendamment des fonctions des immeubles évidemment, si c'est ouvert au public ou non. Ça, ça dépend si c'est un édifice résidentiel, c'est plus difficile, si c'est un édifice plus commercial ou institutionnel c'est plus envisageable.

625

Alors, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

630

Merci beaucoup. Monsieur?

M. YVES CHARTRAND :

635 Bonjour. Yves Chartrand. Nous, on a l'impression d'habiter un quartier, je dis habiter un
quartier, mais notre quartier est difficilement habitable. Il y a des mesures sûrement fort
intéressantes que la Ville, l'arrondissement proposent, mais fondamentalement dans quelle
direction on veut aller. Parce qu'encore une fois, je répète, le quartier qu'on habite on a
640 l'impression qu'il n'est pas habité, même s'il l'est, mais il n'est surtout pas, il est difficilement
habitable.

Alors, vers où vous voulez nous amener?

LE PRÉSIDENT :

645 Pardon, Monsieur, mais quand vous dites n'est pas habitable, c'est-à-dire qu'il y a
différents aspects. On va avoir différents forums pour traiter de l'ensemble des différents aspects.
Mais aujourd'hui, en matière de déplacement, est-ce que vous auriez une préoccupation
particulière?

650

M. YVES CHARTRAND :

655

Oui, oui. C'est-à-dire que moi je suis un piéton. Je vais travailler à pied. Je vais
magasiner à pied. Je me déplace à pied dans le quartier continuellement, mais j'ai l'impression
que c'est un quartier aménagé pour le transit automobile et non pas pour les gens qui y habitent.
Ça fait que je trouve qu'il y a des mesures intéressantes qui sont proposées, mais j'aimerais ça
660 savoir s'il y... On a le quartier que l'on habite chaque jour ici avec les contraintes au niveau pour
se déplacer comme piéton. On nous propose des mesures, mais est-ce qu'on a une vision du
quartier habité et habitable vers lequel on veut, on peut se projeter?

LE PRÉSIDENT :

665

Oui, Monsieur Collin.

M. BRUNO COLLIN :

670

En fait, c'est vraiment notre objectif premier. C'est justement de favoriser la réalisation d'un milieu, d'un nouveau milieu de vie habitable dans la partie sud et l'habitabilité du quartier elle est effectivement beaucoup liée à la qualité, bien c'est-à-dire l'habitabilité du quartier est beaucoup impactée par la présence effectivement du trafic de transit. Et puis, c'est donc un des premiers enjeux la transformation de l'autoroute en un boulevard urbain, mais un boulevard

675

urbain, on entend un boulevard urbain qui est humanisé. Même chose pour René-Lévesque. René-Lévesque dans le quartier, c'est une grande rupture, mais pas juste dans le quartier en fait, actuellement dans tout le centre-ville. Le boulevard René-Lévesque n'est pas très accueillant au niveau piétonnier, mais il est encore dans sa forme et dans sa géométrie tel qu'il a été conçu, justement dans les années 50.

680

Et puis, l'objectif donc, et puis c'est un vieil objectif, c'est de l'humaniser et de le rendre plus adapté, bien à l'être humain et non pas juste à l'humain dans sa voiture, mais aux déplacements à pied.

685

Alors, dans le cas du PPU ici, nous, dans le collimateur ce qu'on a, bien vous le voyez à l'écran. En fait, c'est le rouge fuchsia ici. Si on n'est pas capable de régler puis de corriger ces choses-là, on perd peut-être un peu notre temps. Nous, c'est vraiment ça qui est au coeur de... on pense... un des principaux problèmes du quartier à régler, et puis on pense que c'est faisable de corriger ça et de rendre ça plus intéressant et plus sécuritaire, plus accueillant et plus agréable comme environnement.

690

C'est vraiment l'objectif ultime.

Mme CHARLOTTE HORNY :

695 J'ajouterais aussi, bien comme on a présenté, quand on l'a montré dans la présentation,
il y a aussi l'idée de généraliser un peu le travail des intersections existantes. Donc, le travail
d'élargissement des trottoirs et de toujours placer le piéton en premier utilisateur de la rue et non
pas l'auto. Donc ça, c'est un peu une transformation des façons de faire. Ça prend du temps à
700 être mis en place, je veux dire, on ne va pas refaire toutes les intersections du secteur en deux
ans. Mais, mettons que c'est au moins dans la façon de penser les réaménagements, c'est de
cette manière-là. Donc, c'est ça qui va être appliqué désormais.

LE PRÉSIDENT :

705 Merci beaucoup. Madame?

Mme MARIE BOURBEAU :

710 Marie Bourbeau du collectif défricheuse. Bon, particulièrement intéressée par le secteur
du Pied-du-Courant évidemment, puisque c'est le secteur qu'on a investi avec plusieurs citoyens,
depuis le PPU Sainte-Marie qui avait été conçu avec le dos au fleuve. Donc, depuis 2012 il y a
eu une forte mobilisation citoyenne pour retrouver l'accès au fleuve sur les terrains donc du Pied-
Du-Courant.

715 Alors, là je suis contente, justement que vous remettiez cette diapositive, parce qu'à la
présentation du 19 février ma question portait justement sur le lien qui allait exister entre le
belvédère et le secteur du Pied-du-Courant, à la fois le secteur patrimonial qui n'est vraiment pas
mis en valeur dans le moment, on s'entend et aussi le secteur de la promenade riveraine. Alors,
à ce sujet-là, les acteurs du Pied-du-Courant qui avons des permis à renouveler à chaque fois
auprès du ministère des Transports, on a reçu cette semaine même là, c'est tout à fait récent,
720 une annonce qui nous disait que pour les prochains 10 ans ces terrains-là allaient être
réquisitionnés pour le chantier du tunnel Ville-Marie. Évidemment, que vous comprenez que ça a
été un coup, surtout que pour les gens qui se sont mobilisés pour cet accès au fleuve dans
Sainte-Marie, on attend depuis longtemps, parce qu'en 2001 déjà il y avait eu le projet de la

725 réfection de Notre-Dame qui nous disait qu'on allait avoir un boulevard urbain avec un secteur patrimonial, une esplanade des patriotes, et cetera, et cetera.

Donc, on parle de 2000. On est en 2019 et là, on vient de se faire comme repousser dans nos 10 ans.

730 Donc, ma question est, est-ce qu'on va profiter de cette occasion à la fois le PPU, mais à la fois la mobilisation citoyenne qui est née dans ces espaces-là pour travailler ensemble à la fois la Ville, le ministère des Transports et les citoyens, et faire une véritable aventure d'urbanisme participatif. Qu'on arrête d'en parler et qu'on passe à l'action. Parce que je pense que les éléments sont en place pour qu'on puisse oser l'innovation à ce niveau-là.

735 Voilà. Donc, ma question est large, mais...

LE PRÉSIDENT :

740 Merci. Alors, la question porte sur la gouvernance de la mise en oeuvre des orientations du Programme particulier d'urbanisme qui est à venir. On peut, dans un programme particulier d'urbanisme, annoncer des intentions de participations citoyennes par des aménagements sur la gouvernance. Est-ce que ce sont des avenues qui peuvent être examinées par l'arrondissement dans le cadre de l'élaboration de son programme particulier?

745 **M. BRUNO COLLIN :**

On partage les mêmes vues de ce point de vue là, en fait, en termes de contenu pour le PPU et puis également de résultats espérés de l'exercice qu'on est en train de faire. Évidemment, on ne peut pas parler le MTQ.

750

LE PRÉSIDENT :

755 Excusez-moi. Après cette commission, l'arrondissement va rédiger le Programme
particulier d'urbanisme, donc ils vont tenir compte de votre recommandation, j'en suis certain. Et
il y aura le Programme particulier d'urbanisme qui sera représenté par l'Office de consultation
publique en consultation publique. Donc, on sera en mesure de vérifier si... Parce qu'il y a ce que
les professionnels de la municipalité peuvent nous dire, mais il y a ce que les élus pourront
760 vouloir entendre et il faut se rappeler qu'un programme particulier d'urbanisme, c'est un
document d'orientation politique adopté par le Conseil municipal. Donc, c'est des intentions
politiques qui sont annoncées dans ces programmes, avec les éléments que les professionnels
auront pu mettre dans le programme.

765 Alors, c'est à suivre. Merci beaucoup, Madame. Monsieur?

Mme CHARLOTTE HORNY :

770 Je voulais juste ajouter que la Ville avait eu l'intention d'acheter les terrains en question,
la friche, et cetera. Et effectivement le MTQ, nous, on ne savait pas que ça avait été
réquisitionné, mais le MTQ avait finalement décidé de ne pas vendre ces terrains-là, parce qu'ils
savaient que potentiellement ils pourraient en avoir besoin pour la réfection de la rue Notre-
Dame, à venir et bien, manifestement le tunnel. Donc, c'est ça, cette vente n'a finalement pas eu
lieu.

775 Par contre, nous, dans tout le programme qu'on prévoit avec le boulevard Ville-Marie et
jusqu'à la rue Notre-Dame, en tout cas, dans tout le secteur du PPU on va signer une entente
avec le ministère. Donc ça, c'est ce genre de chose que... c'est sûr qu'on va essayer de négocier
pour que toutes les parties, puis on vous entend puis on sait que ça existe cette mobilisation-là.
780 Nous, vraiment ce belvédère sur le fleuve c'est quelque chose qu'on souhaite vraiment qui existe
un jour.

LE PRÉSIDENT :

785 Justement, dans les présentations, disons il y a des flèches qui indiquent qu'on veut poursuivre un lien, mais dans les prochains forums on serait intéressé de savoir... Parce qu'on pense que c'est tout à fait légitime que le ministère des Transports veuille réserver le terrain pour toute la réfection de Notre-Dame. Ça va être un immense chantier, là, on est à peu près certain. Mais une fois que ce réaménagement-là est réalisé, qu'est-ce qu'il adviendrait du parc du Pied-du-Courant et des deux terrains industriels qui sont de part et d'autre du parc existant.

790 Alors, est-ce que le Programme particulier d'urbanisme maintiendra cette affectation ou prévoira, disons certaines orientations? Je pense que ça serait intéressant qu'éventuellement l'arrondissement puisse réfléchir à ça.

795 Alors, Monsieur?

M. VICTOR BALSIS :

800 Oui. Bonjour, Victor Balsis des AmiEs du Courant Sainte-Marie. Moi aussi c'est par rapport à la mobilité citoyenne et aussi pour profiter des vues sur le fleuve.

805 Alors, je trouve que le PPU c'est vraiment le moment de rêver à réparer les erreurs pour renouer avec le fleuve. Et qu'est-ce que j'avais posé un peu une question semblable lors de l'information précédente, générale et qu'est-ce que j'ai compris, je pense que vous avez montré ce soir une promenade, mais c'est concentré dans le projet, le futur projet mobilier de Molson. Et il n'y avait rien dans l'est, dans le quartier Sainte-Marie, où est-ce qu'il y a le parc il n'y a rien. On nous demande de prendre un boulevard urbain à côté des camions et tout ça. Je trouve qu'on manque l'opportunité de voir quelque chose.

810 On a cité la question de la topographie qui change. Je crois que ça descend probablement après Alexandre-DeSève. Moi je n'ai pas réussi à vraiment capter ça, mais je le comprends.

815 Je me demande pourquoi la Ville n'a pas exploré d'autres options comme à partir
d'Alexandre-DeSève si on pouvait continuer un peu en « high line » à côté de Canadian Rubber
ou même à l'intérieur de Canadian Rubber. Ensuite...

LE PRÉSIDENT :

820 ... là, ce que je comprends c'est que vous êtes en train de nous dresser votre atelier de
tantôt, à partir de 11 heures vous allez nous faire part de ces préoccupations-là. Parce que,
disons on est plutôt actuellement sur les questions de la présentation et non pas par exemple....
On vous invite tantôt lors de l'atelier justement d'exprimer ces propositions-là. C'est justement
l'atelier de créativité qu'il y aura, disons à partir de 11 heures, tantôt. Sur les tables là, vous allez
825 avoir différentes questions puis vous allez pouvoir vous exprimer par rapport à ça.

M. VICTOR BALSIS :

830 O.K. Alors, juste pour savoir. Est-ce que la Ville a nié toutes possibilités pour le...

LE PRÉSIDENT :

835 ... Non, non, non, non, non. On est en amont du Programme Particulier d'Urbanisme. Le
programme n'est pas rédigé. Toutes les propositions qui seront faites aujourd'hui par exemple
pourront être examinées par la Ville dans la rédaction du programme particulier à venir. Donc, le
programme n'est pas finalisé, les plans et devis ne sont pas réalisés. Donc, on n'est pas en
mode construction, on est mode réflexion actuellement.

840 **M. VICTOR BALSIS :**

Alors, la réponse finale de la topographie c'était pour ça, c'est fluide.

LE PRÉSIDENT :

845

Ça va venir un petit peu plus tard.

Mme CHARLOTTE HORNY :

850

En fait, effectivement on a quand même regardé.

LE PRÉSIDENT :

855

Non, mais il n'y a pas d'orientation adoptée par la Municipalité actuellement.

Mme CHARLOTTE HORNY :

860

Non, non, c'est ça. Mais on est dans l'exploration et tout. Puis là, ce qu'on vous a montré c'est un peu l'hypothèse qu'on a retenue. Tu peux montrer celle où on voit la station Craig.

865

C'est ça. Vous voyez, quand on est sur le terrain du U-Haul, bien vous voyez que le boulevard puis l'avenue Notre-Dame vient coller, on est même juste au bord des rails. Donc, il n'y a plus de terrain, alors que sur Molson on est quand même... bien, il y a Molson entre la rue Notre-Dame. Donc là, on n'a plus d'espace, déjà on est tout collé. Et on est au niveau des rails, là, vous voyez en haut à gauche, un être humain on ne voit pas par-dessus les trains. Et donc, vous comprenez que si on voulait faire une structure par-dessus où les piétons pourraient marcher et voir au-dessus des trains, la structure en elle-même serait une barrière par rapport au fleuve. Donc, on ne trouvait pas ça forcément intéressant.

870

Donc, c'est pour ça qu'on s'est dit, finalement pour ce petit bout-là qui implique un détour à partir de la Canadian Rubber, parce que bien, c'est un bâtiment patrimonial, c'est un bâtiment qu'on trouve intéressant, qui est occupé aussi. Donc on n'a pas l'intention de l'exproprier ou le démolir. Il est collé aux voies ferrées. Donc, on a opté pour ramener la promenade au bord, donc

875 sur les trottoirs qui seraient vraiment élargis, là, plus que ce qui existe actuellement, qui n'est vraiment pas intéressant pour pouvoir rejoindre de façon adéquate le secteur du parc au Pied-du-Courant.

M. VICTOR BALSIS :

880 Ça, je suis au courant. Mais vous êtes ouverts, vous êtes toujours ouverts, j'ai compris à d'autres...

LE PRÉSIDENT :

885 Oui. C'est ça. Alors, on comprend que lors de l'atelier vous allez être en mesure d'exprimer vos préoccupations.

M. VICTOR BALSIS :

890 Merci.

LE PRÉSIDENT :

895 Merci beaucoup. Madame? Là, on va essayer d'avoir des réponses un petit peu plus courtes, parce que si on veut faire les ateliers à compter de 11 h, donc 11 h 15. Il y a encore beaucoup de questions qui se lèvent. Donc, si vous pouviez lorsque vous donnez des réponses, donner des réponses un peu plus courtes. C'est ça, oui ou non, c'est parfait.

Alors, Madame?

900 **Mme JULIE LEBLANC :**

Mon nom c'est Julie Leblanc, je suis travailleuse au Centre d'éducation et d'action des femmes. Je vais parler au nous, pas parce que j'ai un dédoublement de personnalité, mais parce

905 que je représente, c'est des préoccupations qu'on parle dans notre centre. D'abord, je vais vous dire qu'on sait que l'arrondissement n'a pas tous les pouvoirs sur nos préoccupations et nos questions, mais dans le fond on a trois préoccupations, trois questions qui vont être pour les mêmes.

910 Ça fait qu'on veut savoir dans le fond, quel sera le pouvoir d'influence de l'arrondissement sur nos préoccupations? Comment l'arrondissement va faire pour porter nos préoccupations à des échelles plus hautes? Puis comment ensemble on va trouver des solutions aux préoccupations qu'on va apporter?

915 Première préoccupation, on ne peut pas parler pour nous de transport commun ou de transport, c'est ça, de transport en commun sans parler d'accessibilité au transport. Sachez qu'il y a vraiment beaucoup de gens dans notre quartier qui n'ont pas les sous pour prendre le transport en commun. Nous, c'est une réalité qu'on voit à tous les jours au CA. On sait que l'arrondissement n'a pas tout le pouvoir là-dessus, mais je pense que l'arrondissement est aussi un acteur important qui doit intervenir sur cette question-là, puis que l'arrondissement doit porter
920 cette voix-là des citoyens et des citoyennes qui sont exclus des transports en commun, parce que présentement, les gens...

LE PRÉSIDENT :

925 Mais je vous arrête tout de suite. Je trouve votre question très intéressante, sauf qu'elle ne peut pas être traitée dans le cadre d'un Programme particulier d'urbanisme. Donc, vous comprenez que cette question-là est une question plus large qui déborde le mandat qu'on a aujourd'hui.

930 **Mme JULIE LEBLANC :**

Je comprends, mais c'est quand même quand on parle de transport en commun, on ne peut pas exclure...

935 **LE PRÉSIDENT :**

Non, mais on comprend votre question, on comprend votre préoccupation. Je veux surtout pas la rejeter.

940 **Mme JULIE LEBLANC :**

Alors, on verra si ma deuxième sera rejetée. Je comprends, je n'obstinerai pas.

LE PRÉSIDENT :

945

Elle est un petit peu hors propos. Je ne la rejette pas, mais elle un petit hors propos.

950 **Mme JULIE LEBLANC :**

Super. Alors, maintenant je vais vous parler pour nous. On ne peut pas parler non plus de mobilité sans parler de la sécurité des femmes dans le quartier. C'est quelque chose qui n'a pas nécessairement beaucoup été abordé. Nous, c'est sûr que c'est quelque chose sur lequel on travaille beaucoup. Nous, on a fait un sondage qui était en ligne, qui parlait plus particulièrement sur la sécurité des femmes dans les transports publics. On pourrait vous envoyer les résultats de cette enquête-là.

955

LE PRÉSIDENT :

960

On apprécierait beaucoup, oui.

Mme JULIE LEBLANC :

965 Qui démontre vraiment comment plein de femmes, quand la noirceur arrive, ne sortent plus du quartier parce qu'elles se font harceler, agresser, des histoires de viol. Beaucoup dans les transports en commun, mais aussi beaucoup dans les rues et les ruelles et tout ça. Ça fait que pour nous il y a la préoccupation de la sécurité des femmes.

970 Et notre dernière préoccupation que vous n'avez pas abordée c'est les personnes à mobilité réduite. Nous, on trouve que c'est ça, il n'y a pas beaucoup de choses qui ont été dites là-dessus. Nous, pour rejoindre des femmes puis partager le quotidien avec des gens du quartier qui sont à mobilité réduite, il y a beaucoup d'obstacles aux gens à mobilité réduite, beaucoup l'hiver, mais beaucoup le transport, le déneigement.

975 Ça fait que c'était nos préoccupations concrètes sur les questions qui pour nous touchent la mobilité dans le quartier.

980 **LE PRÉSIDENT :**

On comprend que vous allez venir nous en parler à l'audition des mémoires par exemple, s'il vous plaît. Merci beaucoup.

985 C'est parce qu'il y a beaucoup de personnes puis si on veut faire l'atelier en 11 h, on pense que ce sont des thèmes qui débordent de la présentation de ce matin. Donc, on va se limiter, s'il vous plaît, aux réponses qui portent sur l'objet réel de notre commission.

Alors, Monsieur, s'il vous plaît?

990 **M. BENOÎT ST-JEAN :**

995 Bonjour. Benoît St-Jean, je suis riverain du parc des Faubourgs. Alors, j'ai trois questions qui portent sur ce secteur-là et surtout le lien qui est essentiel à refaire entre le nord et le sud en passant par l'axe parc des Faubourgs, métro Papineau, accès au fleuve. D'ailleurs, on doit dire c'est un secteur qu'on a souvent un peu l'impression que c'est le parent pauvre du PPU et de toute la réflexion.

1000 Quand, justement on regarde la diapo que vous avez mise là – ça, ça va être ma première question – on a l'impression que vous reprenez essentiellement le projet de l'ancienne administration municipale et je rappelle que c'est un projet qui a été décrié, fortement décrié à l'assemblée publique qui a eu lieu au Lion d'Or notamment. Ça a été décrié essentiellement parce qu'on a beaucoup l'impression que c'est un projet qui va en bonne partie défigurer le parc des Faubourgs et qui va avoir plein d'impacts négatifs pour les résidents riverains autour du parc des Faubourgs.

1005 Donc, la première question c'est, est-ce qu'effectivement vous reprenez essentiellement le projet qui était déjà là ou s'il y a des différences majeures?

1010 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il y aurait différentes options? Est-ce qu'on pourrait envisager une autre proposition que celle-là?

1015 **M. BENOÎT ST-JEAN :**

1020 Est-ce qu'il y a d'autres options? Et ça, entre autres c'est ma deuxième question. Est-ce qu'il y a d'autres options, notamment? Et vous l'avez très bien présenté dans votre présentation, aujourd'hui la bonne pratique c'est plutôt que de surélever des voies rapides, c'est plutôt de les ramener au niveau du sol. Puis vous avez donné avec raison l'exemple de l'intersection des Pins et du Parc.

1025 Là, on a l'impression qu'on fait un genre de régression dans le temps, c'est-à-dire qu'on va au contraire surélever, mettre sur un piédestal les bretelles autoroutières d'accès au pont et ça fait vraiment partie de toute la problématique de défigurer le parc et des impacts négatifs que ça va amener dans le secteur pour les riverains.

LE PRÉSIDENT :

1030 Donc?

M. BENOÎT ST-JEAN :

1035 Donc, est-ce qu'il y a d'autres options notamment celle-là, qu'est-ce qui a été envisagé d'autres?

1040 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'on peut avoir une réponse à cette question, puis après vous pourrez poser votre deuxième question.

1045 **M. BENOÎT ST-JEAN :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1050 Est-ce qu'il y a d'autres options?

M. BRUNO COLLIN :

1055 Oui. Il y a d'autres options, mais j'aimerais préciser une chose. Ce projet-là a été développé à l'époque de Jean Doré et de Pierre Bourque et non pas à l'époque de...

LE PRÉSIDENT :

1060 Mais est-ce qu'il pourrait y avoir d'autres options que celle-ci?

M. BRUNO COLLIN :

1065 Excusez-moi. Également, ce projet-là était à la base, à l'époque, en 2000, en 99-2000 quand ça a été élaboré, il y a eu beaucoup d'options qui ont été explorées et ça, c'était un projet de parc d'abord et avant tout. Pour ce qui est de la hauteur, c'est vrai, on défait maintenant les structures pour descendre au sol les routes comme dans l'échangeur Turcot on fait. Ce qu'on fait à l'échangeur Turcot c'est exactement ça, c'est exactement ça. Ça, c'est au sol, mais c'est juste un peu surélevé.

1070 L'idée c'est vraiment de faire une construction qui vient isoler un peu la circulation de transit et qui vient agrandir le parc. Ce qui permet de percoler de plain-pied. L'idée c'est vraiment d'avoir un ouvrage qui permet d'agrandir le parc. C'est le parc qui était l'objectif premier ici, et il y a eu d'autres options, on peut encore explorer évidemment d'autres options, mais je vous dirais qu'il y a dix ans de recherche et de travail dans ce projet-là qui se termine en 2005, 95 à 2005.

1075 Il y a plein de trucs qui ont été explorés et il y a des bureaux qui ont travaillé là-dessus et ça, c'était une des plus belles options. Mais évidemment, il faut la regarder dans l'optique d'un ouvrage d'art. Ce n'est pas un viaduc, ce n'est pas l'idée de faire des viaducs comme on trouve à Longueuil, là. C'est tout le contraire en fait.

1080

LE PRÉSIDENT :

1085 Donc, je vous remercie beaucoup. Si on veut passer plus de questions. Vous aviez une autre question, Monsieur?

M. BENOÎT ST-JEAN :

1090 Oui. J'ai une troisième question. Il y a, dans les dames qui m'ont précédé il y en a une qui a parlé des fois des délais qui s'étirent et qui s'étirent avant de faire des projets.

1095 Alors, je ne sais pas si vous avez des idées de délai pour que tout ça se fasse, mais il y a une préoccupation, c'est que la cassure et tous les problèmes qu'on reconnaît aujourd'hui de mobilité, de sécurité et d'accès entre, notamment le parc des Faubourgs et tout le secteur de métro Papineau, tout ça. Les problèmes ils sont là, aujourd'hui et jusqu'à maintenant, la seule solution que la Ville a trouvée ça a été de rajouter une affreuse clôture le long de la passerelle, ce qui ne fait qu'amplifier la cassure finalement.

1100 Alors, est-ce qu'il y a des solutions qui sont envisagées, si ça prend 10, 15 ans avant que ça, ça se fasse, le quartier ne peut pas vivre avec la situation actuelle pendant encore 10, 15 ans?

LE PRÉSIDENT :

1105 Vous pouvez répondre, oui. Je vais juste dire quelque chose avant que monsieur donne sa réponse. C'est que la commission va se déplacer pour permettre la tenue de l'atelier, dans la salle qui est juste ici en face, à l'extérieur. La commission va être là, la Ville va être là. Ceux qui veulent poser des questions, vous allez être là aussi. Et on va poursuivre la période de questions de l'autre côté pour permettre le début de l'atelier. La sténographe va être là aussi pour entendre toutes vos questions, les sténographier puis les rendre disponibles aussi sur la commission.
1110 Parce que sinon on ne pourra pas réaliser l'atelier.

 Monsieur, vous aviez une réponse?

M. BRUNO COLLIN :

1115

Oui, oui. Bien, en fait, la question se pose effectivement sur comment, qu'est-ce qu'on peut faire en attendant, parce que c'est vrai qu'il va falloir probablement attendre la fin des travaux du tunnel pour faire ce genre de chantier-là.

1120

M. BENOÎT ST-JEAN :

Et on parle aussi du pont Mercier?

M. BRUNO COLLIN :

1125

Oui, c'est ça. Mais entretemps, l'affaire des clôtures et tout ça, c'est en lien avec les problèmes de sécurité du pont, la société des ponts, PJCCI. Eux, ils sont très inquiets en tout cas. Il y a un enjeu de sécurité important puis effectivement, dans ces cas-là ça finit souvent par des contraintes. Mais je pense qu'on est ouvert aux idées puis à essayer de trouver des solutions entretemps, parce que c'est vrai que c'est, ce n'est vraiment pas une bonne situation. Mais ça ne date pas d'hier que la situation n'est pas terrible.

1130

En fait, l'entrée de pont n'a jamais été solutionnée depuis le premier jour et puis ça a évolué comme un peu une mauvaise maladie. Il va falloir faire de quoi et puis peut-être qu'entretemps effectivement il y aura une solution à développer.

1135

LE PRÉSIDENT :

Je vais juste vous arrêter tout de suite. Tantôt dans l'atelier, ça serait très intéressant quand vous allez plancher sur les cartes et tout, vous allez voir, vous avez des questions, vous avez des possibilités d'illustrer ce que vous souhaitez, ce que vous ne souhaitez pas, d'être très

1140

LE PRÉSIDENT :

Reprenons.

1175

M. CHARLES GAUDREAU :

Je voudrais quand même vous dire, Monsieur le président, que c'est un très beau travail. Moi, je trouve ça vraiment très intéressant ce qu'il y a là et j'aimerais quand même féliciter les gens qui ont fait le travail d'avoir préconisé l'option B. À mon avis c'est la chose à faire. Je trouve que c'est un très beau début, c'est vraiment très intéressant.

1180

J'avais deux questions, parce que ça a passé vite tantôt quand même durant la présentation. Ma première, en fait, je vais avoir deux séries, deux types de question. Un, sur les pistes cyclables. Ça a été mentionné vite, j'ai pris des notes, mais j'avais noté Amherst, Visitation allant vers le nord-sud, mais j'ai manqué le reste. Peut-être que je vais voir dans les acétates. Si je les avais vues la veille et tout peut-être que j'aurais pas ma question présentement. Mais c'est ma première question. Le plan pour les pistes cyclables et les déplacements à vélo, ça consistait en quoi un peu, si vous pouvez juste le redire, ça pourrait aider la coopération.

1185

1190

M. BRUNO COLLIN :

Bien en fait, vous pouvez la regarder peut-être un plus précisément ici, mais l'idée c'est vraiment et là on n'a pas d'écran pour le montrer à tout le monde pendant que je parle, mais l'idée c'est vraiment de décroisonner. Là, actuellement, le boulevard René-Lévesque a une piste, mais l'idée ça serait de mettre, de la séparer et d'avoir une vraie piste cyclable - en rouge - les pistes cyclables en bleu c'est les voies... comment on appelle ça?

1195

M. SYLVAIN VILLENEUVE :

Les bornes cyclistes.

1200

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

1205 Les bornes, c'est juste de la peinture.

M. BRUNO COLLIN :

1210 Oui, c'est ça. Alors, les pistes c'est plus construit. L'idée c'est que René-Lévesque ait de part et d'autre, donc, qu'on puisse avec la nouvelle intersection du boulevard René-Lévesque et du boulevard Notre-Dame, on pourrait avoir une traversée vélo qui fonctionnerait ici et donc on pourrait avoir, suivre le sens du trafic.

M. CHARLES GAUDREAU :

1215 Le gros du volume est sur René-Lévesque puis sur finalement Notre-Dame qui devient, la vieille Notre-Dame qui devient...

M. BRUNO COLLIN :

1220 Non, c'est de la Commune. De la Commune serait prolongée jusqu'à - comment que ça s'appelle, de Alexandre-DeSève puis ici autour du pont avec Lafontaine et Logan, il y aurait un petit truc où on pourrait rejoindre Logan et traverser et prendre Champlain et monter rejoindre Champlain sur le Plateau qui est déjà une bande cyclable.

1225 Donc, de rattacher les liens ensemble. Là, on a Fullum ici, Fullum pourrait...

M. CHARLES GAUDREAU :

1230 ... donc, devant la Canadian Rubber Company, ça il n'y a pas de piste cyclable ce qu'on comprend?

M. BRUNO COLLIN :

Sur Notre-Dame?

1235

M. CHARLES GAUDREAU :

Oui?

1240

M. BRUNO COLLIN :

Non, c'est ça. L'idée ça serait... bien, il n'y a rien de canné, là.

1245

M. CHARLES GAUDREAU :

Je comprends. Mais sur le rapport qui avait été fait, je ne sais pas trop, il y a un an sur votre site, là, où qu'il y avait les deux options que je viens de mentionner, là, justement on parlait de pistes cyclables qui étaient plutôt dans ce secteur-là.

1250

M. BRUNO COLLIN :

Sur Notre-Dame?

1255

M. CHARLES GAUDREAU :

Oui.

1260

M. BRUNO COLLIN :

Oui, ça aurait pu oui.

1265

M. CHARLES GAUDREAU :

Mais c'est vrai qu'il y a beaucoup d'exhaust là parce que tout le monde va vouloir tourner.

1270

M. BRUNO COLLIN :

Mais aussi qu'on va être très serré entre la station de pompage Craig et la voie ferrée pour passer...

1275

M. CHARLES GAUDREAU :

O.K., sinon ce serait sur le...

M. BRUNO COLLIN :

1280

Sur René-Lévesque.

M. CHARLES GAUDREAU :

Ou sur le bord du fleuve.

1285

M. BRUNO COLLIN :

Oui, mais l'idée c'est vraiment de le rejoindre le plus vite possible, le fleuve, sauf que ici il y a comme un rouleau qui passe mal. C'est pour ça que c'est ça qui a été proposé, en fait.

1290

M. CHARLES GAUDREAU :

Je vois, O.K., mais c'est un bon début.

1295 **LE PRÉSIDENT :**

Concernant le réseau cyclable, c'est qu'il y a toujours un grand projet qui longe la voie ferrée là qui vient du nord de la ville, qui descend et qui devait atteindre le Vieux-Montréal. Dans le vieux plan cyclable, c'est sûr que c'était un petit peu à l'est de notre secteur, mais est-ce qu'on prévoit un raccord par le futur boulevard urbain Notre-Dame, de cette piste cyclable-là vers le centre-ville ou ça a été éliminé?

M. BRUNO COLLIN :

1305 C'est pas totalement éliminé, c'est encore une hypothèse en fait. Mais le plus vraisemblable que nous on est capable de voir pour l'instant, il faudrait plutôt faire le croche par René-Lévesque. Bien c'est pas un détour, jusque-là et puis là tourner à Alexandre-DeSève ou Amherst. Amherst aussi qui serait deux options pour aller rejoindre la route verte numéro 1.

1310 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, ça serait pas par le nouveau parc du Pied-du-Courant?

M. BRUNO COLLIN :

1315 Non, si je... l'autre bord de la rue, en fait. Elle longe l'autre bord, elle est là puis ça, ça risque de s'inscrire dans la stratégie de la présente administration, le Réseau Express Vélo.

LE PRÉSIDENT :

1320 Le REV, le Réseau Express...

M. BRUNO COLLIN :

1325 Bien, vas-y, il y a toute une équipe qui travaille...

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

1330 En complément par rapport à ce que disait Bruno par rapport à la piste cyclable, c'est qu'on a évoqué tout à l'heure un bureau de projet Notre-Dame avec les questions d'un transport collectif sur la rue Notre-Dame qui remonterait peut-être le boulevard René-Lévesque. C'est sûr qu'à ce moment-là la question des emprises et non de la place qui sera dévolue aux vélos sur le boulevard René-Lévesque... le boulevard Notre-Dame, le boulevard Ville-Marie sera peut-être une alternative. On est en train de regarder au niveau des emprises, c'est un peu serré, mais il y a peut-être des choses qu'on va pouvoir... c'est pas canné encore...

M. CHARLES GAUDREAU :

1340 Je comprends, mais c'est surtout dans l'optique qu'il y a rien sur les voies ferrées, renversement et accès... c'est évidemment, il y aurait d'autre...

LE PRÉSIDENT :

1345 On comprend qu'à cette étape-ci, t'sais un programme particulier d'urbanisme c'est des orientations. C'est pas des plans en détail pour fins de construction. On n'est pas à l'étape de la construction.

M. CHARLES GAUDREAU :

1350 Je comprends bien que c'est serré aussi avec les pylônes...

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

On a la même préoccupation, c'est juste qu'on n'y a pas complètement répondu encore.

1355

M. CHARLES GAUDREAU :

Et ma deuxième question qui était concernant, un peu pour suivre la question du monsieur des AmiEs du Pied-du-Courant, vous préconisez faire une passerelle, puis ça on l'oublie vite. J'ai hâte de la revoir, je ne sais pas c'est quand que ça va être disponible sur le site, là. Ça semblait intéressant, mais ça semblait mener nulle part, quand même, ou en fait c'est...

1360

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

Tout le monde voit? Donc, ce qui est prévu et ce qui a été montré c'est que la passerelle serait donc ici, dans le prolongement de la rue de la Visitation...

1365

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que c'est dans l'axe de la Visitation?

1370

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

Oui, dans l'axe de la rue de la Visitation à peu près et on rejoindrait cette rue ici qui malheureusement, actuellement n'a pas de nom. Ça c'est la rue du port qui permet d'accéder au port et puis ici il y a cette voie qui existe...

1375

M. BRUNO COLLIN :

... c'est dans le Vieux-Port...

1380

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

1385 .. qui est dans le Vieux-Port et qui passe ici au pied du fleuve, on est à un mètre au-dessus de l'eau, c'est un endroit qui est assez magnifique et on rejoint le port, réellement. Donc, la passerelle qu'on propose, c'est qu'elle arrive ici et quand les gens descendent, ils arrivent sur, entre guillemets, un trottoir ou la rue partagée qui serait aménagée ici. Donc, on reviendrait ici et ça présenterait plusieurs avantages.

1390 D'une part, ça nous permettrait d'accéder évidemment, pour être plus près du fleuve, ça c'était le grand objectif. Et puis le second point, c'est que ça permet de désenclaver ce secteur-là et de créer des boucles, puisque cette idée c'est qu'on vient du Vieux-Port, de l'ouest vers l'est, on peut passer ici, remonter comme ça ou aller encore plus loin par ici. Donc, c'est vraiment un désenclavement ici par piétons et puis vélos éventuellement pour rejoindre vraiment le bord du fleuve.

1395

M. BRUNO COLLIN :

1400 C'est, c'est vraiment qu'il y a deux niveaux dans le Vieux-Port. Il y a le niveau, il y a le quai bas puis il y a le quai haut. Cette passerelle-là nous amène au quai bas.

M. CHARLES GAUDREAU :

1405 Parce que le SAX c'est neuf étages, là, t'sais on s'entend qu'on va être à côté de Devimco.

M. BRUNO COLLIN :

1410 Non, non, l'idée c'est vraiment pas de venir ici, l'idée c'est d'avoir un lien qui nous amène ici.

M. CHARLES GAUDREAU :

1415 Mais je comprends aussi la dénivellation, j'ai bien vu et c'est sûr que la Canadian Rubber
c'est assez bas aussi. C'est un beau building à mettre en valeur, mais sinon est-ce qu'on pourrait
passer en-dessous des chemins de fer ou est-ce que vous avez regardé ce...

M. BRUNO COLLIN :

1420 Avec le port...

LE PRÉSIDENT :

1425 Il faudrait que vous alliez travailler dans l'atelier...

M. CHARLES GAUDREAU :

1430 Mais non, mais c'est parce que vous avez dit... c'est juste pour savoir si ça avait été
réfléchi un peu...

LE PRÉSIDENT :

1435 J'avais une question concernant le rue de la Visitation. C'est que la rue de la Visitation
c'est un peu la rue, comment je dirais ça...

Mme DANIELLE CASARA :

1440 Fondatrice.

LE PRÉSIDENT :

La rue fondatrice, j'aime beaucoup ça, vous nous avez dit ça.

1445 **M. BRUNO COLLIN :**

Oui, du Faubourg Québec.

1450 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

1825.

LE PRÉSIDENT :

1455 Alors, est-ce que vous allez lui donner un caractère particulier parce qu'il y a comme une évidence là où cette rue-là devient un peu le lien entre le tissu existant et le tissu urbain projeté qui nous mène jusqu'au fleuve. Donc, on a vu que dans la proposition, il y a comme des élargissement de trottoirs, comme des bâtiments seraient en recul, mais...

1460 **M. BRUNO COLLIN :**

Non, mais attend, je veux juste dire... On est un peu dans le thème de la semaine prochaine, là, mais au niveau...

1465 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais reposer ma question la semaine prochaine.

1470 **M. BRUNO COLLIN :**

1475 L'Église de la Visitation, le complexe là, comment ça s'appelle? Saint-Pierre. Il y a un retraits puis il y a un espace gazonné sur le bâtiment institutionnel, il n'est pas aligné comme le reste de la ville, c'est normal. Mais le consultant, dans ce qu'il a proposé comme idée et on trouvait que c'était intéressant, il disait: cette bande-là devrait être reprise en fait dans les deux autres îlots et puis le croche ici à la fin, c'est pour reprendre la trame qu'on a sur beaucoup de rues qui aboutissent comme Berri ou qui est plus à angle droit avec de la Gauchetière...

LE PRÉSIDENT :

1480 ... avec une perspective sur le fleuve...

M. BRUNO COLLIN :

1485 ... non, mais ça permet de dégager face justement aux nouvelles constructions et d'avoir de belles vues puis ça enlève rien parce qu'ici à cause de la topographie, on n'a pas de vue sur le fleuve, c'est en haut sur Notre-Dame que ça apparaît.

LE PRÉSIDENT :

1490 Est-ce que ça répond pas mal à votre question?

M. CHARLES GAUDREAU :

Bien en fait, non.

1495 **M. BRUNO COLLIN :**

1500 Non, mais pour le port je dois dire une chose. On est en discussion avec le port puis ils sont pas juste au-dessus de la ville, ils sont pas juste au-dessus de la province, ils sont au-dessus du Canada même. Faque t'sais c'est comme un état dans l'état...

M. CHARLES GAUDREAU :

.. est-ce qu'ils ont été invités ici ces gens-là?

1505 **M. BRUNO COLLIN :**

Il y a des gens qui sont ici...

1510 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

...ils étaient venus le 19...

LE PRÉSIDENT :

1515 ... ils vont venir présenter...

M. BRUNO COLLIN :

1520 ... Ça je disais ça juste au niveau du partage des pouvoirs. Nous on ne peut pas leur imposer des choses, on discute avec puis ils discutent avec nous puis ça va bien. Mais ils ont vraiment des vues de - comment dire - plus axées sur leur pratique courante, leur fonction portuaire. Su ces quais-là en particulier. Ils s'en servent en fait de façon urgente pour les bateaux de croisière quand ils sont, ils ne peuvent pas aller à l'autre place...

1525 **M. CHARLES GAUDREAU :**

Les bateaux de croisière sont pas assez...

1530 **LE PRÉSIDENT :**

... mais en liaison avec eux...

Mme CHARLOTTE HORNY :

1535 ... c'est très difficile pour la sténotypie.

LE PRÉSIDENT :

1540 On avait oublié que vous étiez là. Alors, je vous remercie beaucoup.

Mme CHARLOTTE HORNY :

1545 Je vais juste répondre à la question de monsieur qui demandait si on avait regardé la possibilité de passer sous les voies ferrées pour se rendre au port.

M. CHARLES GAUDREAU :

1550 Oui. À Papineau, là?

Mme CHARLOTTE HORNY :

1555 Oui. Au niveau de Papineau effectivement, Papineau avant passait sous les rails pour se rendre jusqu'au bout sur le quai.

M. CHARLES GAUDREAU :

Avant, dans le temps de la Rubber.

1560 **Mme CHARLOTTE HORNY :**

1565 Par contre, aujourd'hui, les quais, bon là ça c'est bouché, mais sur les quais ça appartient au port et le port n'a pas envie, il n'y a pas d'accès publique possible. Nous la passerelle on la met vraiment, on la propose dans l'axe de la rue de la Visitation parce qu'il se trouve que ça c'est vraiment la frontière entre le Vieux-Port et le Port. Et le Port serait potentiellement... parce qu'on interviendrait pas vraiment sur son territoire.

M. CHARLES GAUDREAU :

1570 Donc, à priori eux tout ce qu'ils sont prêts à faire c'est donner un accès à l'autre bout complètement.

Mme CHARLOTTE HORNY :

1575 Oui, parce qu'ils utilisent le reste.

M. CHARLES GAUDREAU :

1580 Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Bien merci beaucoup. Bonjour, Monsieur.

1585 **M. ANTHONY LABOSSIÈRE :**

Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

1590

Alors, on va juste rappeler qu'on pose une question, on donne une réponse et on intervient pas entre parce que la sténo doit prendre les notes pendant qu'on parle. D'accord. Alors, bonjour monsieur.

1595 **M. ANTHONY LABOSSIÈRE :**

Parfait. Bon bien moi je voulais dire, j'applaudissais en fait l'audace, l'ambition qui a été faite dans la section sud du projet. Je pense que la, de recomposer la trame, surtout de remettre droit le boulevard Ville-Marie je trouvais ça une idée extraordinaire pour la station Craig.

1600

En fait, ma question c'était parce qu'effectivement ça va un peu dans le sens des autres commentaires. Je suis un peu peut-être critique de ce qu'on faisait pour la tête de pont, je pense qu'au niveau du parc des Faubourgs il y a eu effectivement une consultation publique là pour le projet d'entrée de ville et il y avait un axe vert qui était prévu, donc du parc des Faubourgs jusqu'au boulevard Notre-Dame.

1605

Donc, je me demandais j'ai comme trois questions. Est-ce que cet axe vert-là ou cette prédominante d'un parcours qu'on imaginait plus piéton vers le fleuve est toujours présent dans le projet et puis l'entrée du pont, oui je partage les commentaires qui ont été dits, c'est-à-dire que ça apparaît plus comme un développement de bretelles autoroutières, je comprends les ambitions qu'on a, mais ça a fait acide dans la consultation publique précédente, même si ça ne se démontre pas dans le rapport, ça avait fait unanimité contre elle que tous les arbres existants étaient coupés.

1610

Les gens désirent avoir une entrée verte, une entrée de ville qui indique que non c'est pas l'automobile qui a priorité, mais c'est bien les piétons et donc le projet tel que présenté n'apparaissait pas à donner cet impact-là et je trouvais que les exemples qui ont été donnés, Bonaventure, l'échangeur des Pins, c'est comme si ça contredit un peu ce qui a été fait. Puis mes enfants fréquentent l'école Garneau. Donc, je comprenais le projet du parc des Faubourgs, mais je me demandais en quoi - et vous l'avez très bien mentionné - la tête de pont est un problème majeur de circulation, de sécurité.

1620

1625 Donc, en quoi la tête de pont peut faire preuve de plus d'ambition, d'une ambition, d'une audace disons je dirais à la hauteur de ce qu'il y a au sud et nord. Donc, là on semble ne pas vouloir du tout requestionner le parcours des autos à cet endroit-là et plutôt même ne pas nuire à la fluidité du tout. Alors, je me demandais comment les intersections de l'école Garneau, les intersections De Lorimier, Papineau avec la rue Ontario.

1630 Donc, comment la rue Ontario on va améliorer la fluidité avec la fameuse autobus 125 qui est tout le temps prise dans le trafic. Donc, comment vous allez réussir à dénouer le problème important de circulation et je pense que vous avez réussi à nous apaiser au sud, mais j'ai l'impression qu'au nord il n'y a rien. Est-ce qu'il y a donc l'intention de revenir à des rues double-sens Papineau De Lorimier qui aurait un effet d'apaisement. Donc, quelles sont les ambitions pour la tête de pont à cet endroit-là.

1635

M. BRUNO COLLIN :

1640 L'intersection avec Lafontaine on ne l'a pas illustrée parce qu'on n'a pas fait les explorations, mais l'idée c'est d'arriver avec une intersection en T pour essayer de la corriger. Peut-être mettre un feu à la rue Fullum Papineau, peut-être évidemment interdire le virage à Papineau sur Ontario à l'heure de pointe PM. À la période de pointe PM. Mais ces choses-là sont en cours là actuellement, de validation parce que si on enlève Ontario dans les circuits possibles, il reste plus rien que René-Lévesque, un petit peu Sainte-Catherine. Encore que Sainte-Catherine qu'est-ce qui va arriver avec Sainte-Catherine non plus n'est pas complètement arrêté.

1645 On est en projet pilote depuis combien d'années, Sylvain, pour la piétonisation? Parce que c'était un projet pilote la piétonisation comme tel...

1650

M. SYLVAIN VILLENEUVE :

Ça fait au moins 10 ans.

M. BRUNO COLLIN :

1655 Au moins 10 ans, hein. Puis là bien peut-être que ça pourrait devenir quelque chose de plus permanent et plus à l'année ou voies partagées, je le sais pas. En tout cas, ça fait qu'il y a quelque chose à explorer. Donc, peut-être que Sainte-Catherine aussi ne sera plus jamais un accès vers le pont. Donc, il reste René-Lévesque, le nouveau boulevard Notre-Dame puis il réduit de lui-même les débits actuels, un peu. On estime, il y a des pourcentages qui sont en train d'être établis. On parle de 20% pratiquement, de la fluidité en pointe, l'après-midi. Donc, On
1660 regarde comment ça, ça pourrait se faire. Il resterait donc juste Sherbrooke, René-Lévesque et Notre-Dame pour accéder au pont en provenance du centre-ville. C'est peut-être correct et puis peut-être que c'est ça la solution. Mais c'est en cours.

1665 Pour ce qui est de la tête du pont, moi je trouve que le projet, de la manière qu'il a été présenté il y a deux ans, il a été très mal présenté et tout le monde l'ont vu comme étant un projet de circulation véhiculaire, alors que ça a toujours été exactement, strictement l'opposé. C'est strictement l'inverse et je pense que le projet est mal compris. Je veux dire, ce qu'ils sont en train de faire avec Turcot, c'est exactement ça.

1670 **M. ANTHONY LABOSSIÈRE :**

Mais Turcot est une...

M. BRUNO COLLIN :

1675 Non, Turcot est une structure...

LE PRÉSIDENT :

1680 Peut-être dans la façon... monsieur tantôt a parlé d'un ouvrage d'art. Donc, un ouvrage d'art ça peut être aussi...

M. BRUNO COLLIN :

1685 C'est de l'architecture.

LE PRÉSIDENT :

1690 Moi quand je l'ai vu récemment, je me demandais pourquoi vous n'avez pas fait l'inverse.
Pourquoi on n'a pas mis l'automobile au-dessus du sol et pourquoi vous n'avez pas mis le piéton
au niveau du sol.

M. BRUNO COLLIN :

1695 Bien on a essayé ça. Il y a eu des options, mais...

LE PRÉSIDENT :

Oui, mais personne nous a dit qu'il y a eu plusieurs options.

1700 **M. BRUNO COLLIN :**

Oui, il faudrait le regarder...

M. ANTHONY LABOSSIÈRE :

1705 La conclusion du débat public...

LE PRÉSIDENT :

1710 Donc, ça va se dessiner encore. On comprend qu'il n'y a rien de définitif. Tant que c'est
pas au volet de construction, on va continuer à réfléchir.

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

1715 Pour compléter votre questionnement, il y a aussi des questions de timing. Aujourd'hui on a effectivement focussé d'avantage sur le boulevard urbain et le sud parce qu'il y a des problématiques de redéveloppement immobilier, il faut qu'on soit prêt. Quand vient le temps de la planification, tout le monde s'inscrit dans cette planification. Il y a des besoins et des orientations et c'est ce qu'on a fait.

1720 Pour la tête de pont, bien c'est un peu le chantier d'après, si tu veux. C'est vrai, il avait démarré avant, mais depuis 2017 on sens aussi qu'il y a un peu une absence de momentum qui s'est créé et il faut sûrement - et c'est aussi l'objet de cette consultation - de ramener cette question-là. Mais c'est pas uniquement la tête de pont, c'est aussi Papineau De Lorimier, donc
1725 est-ce qu'on a la même approche, peut-être qu'on l'a mis au-dessus du boulevard Ville-Marie, on peut, mais ça a d'autres types de conséquences. Et donc, il faut le regarder pour encore quoi... on en est pas au même niveau.

M. ANTHONY LABOSSIÈRE :

1730 Même en terme d'ambition, il y avait eu des discussions de dire est-ce que le pont Jacques-Cartier pourrait devenir le lien privilégié du transport en commun de covoiturage d'autos électriques? Je comprends que ça change complètement la donne pour l'ensemble de la région, mais puisqu'on rentre dans un quartier, contrairement au pont Champlain, au pont Mercier qui
1735 rentrent sur des autoroutes, est-ce que cette entrée verte là devrait avoir une caractéristique particulière puis dire bien ce pont, c'est dédié à de la circulation qui n'est pas l'auto solo puis...

LE PRÉSIDENT :

1740 On comprend que vous allez continuer à réfléchir à ça, vous allez nous rédiger un petit mémoire...

M. ANTHONY LABOSSIÈRE :

1745 Oui, j'étais pour dire aussi dans le constat aussi, c'est que les gens avaient dit pourquoi
ça ne serait pas tout simplement un T. Donc, ne pas quitter l'idée des bretelles et que ça soit
vraiment un T. Donc, les gens il y a vraiment un intersection qu'on rentre sur l'Île et ensuite on
1750 tourne sur des rues et revenir aux années, à ce que c'était dans les années 40, comment c'est
sur la carte, pas exactement la même chose. Mais qu'on sente qu'on arrive en ville et c'est
complètement autre chose plutôt que de dire que la mobilité est vraiment accentuée pour se
rendre là.

LE PRÉSIDENT :

1755 Gardez votre idée et vous allez nous faire un dessin l'autre côté dans l'atelier.

M. ANTHONY LABOSSIÈRE :

Merci.

1760 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Karim Kammah? Je comprends si vous êtes là c'est pour entendre les
réponses aux questions, mais est-ce que vous avez, est-ce que vous êtes inscrit pour les
questions aussi? Non. Quel est votre nom, Monsieur?

1765

M. JACQUES LARIN :

Jacques Larin.

1770 **LE PRÉSIDENT:**

Bien oui, vous êtes le dernier. On va voir si la personne se présente, sinon on pourra vous entendre maintenant. Vous pouvez vous assoir si vous êtes prêt à poser votre question.

1775 **M. JACQUES LARIN :**

J'ai quatre petites questions, mais c'est des questions ou des clarifications. La première est l'accès à la rive. Ce que je comprends de ce que vous avez expliqué c'est que c'est principalement un accès visuel, c'est pas un accès sur le sol même du port.

1780

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Collin?

1785

M. BRUNO COLLIN :

Oui. Mais visuel, il faut dire que d'un point de vue visuel, c'est pas juste l'eau qui est au menu, là. C'est un panorama assez extraordinaire sur le pont et sur les îles. Mais oui, évidemment il n'y a pas de plage prévue ni de... mais surtout d'accès... vous voulez dire sur le quai? Le quai est assez élevé à cet endroit-là. L'idée c'est la passerelle dont parlait Christophe tantôt. C'est d'amener tout de même un lien au quai bas. Le quai qui est bas...

1790

M. JACQUES LARIN :

1795

Oui, ça j'ai pas compris non plus comment ça se passe.

M. BRUNO COLLIN :

1800

Bien c'est que là on passerait par-dessus les voies ferrées et on descendrait... là pour l'instant ce qui est exploré c'est une spirale, une descente en spirale pour être une descente

1805 universelle qui se trouverait à être un genre en même temps, de belvédère. Pas de belvédère, un genre de gradin plein sud qui regarde le fleuve. Ça pourrait être quelque chose de très intéressant, ne serait-ce que pour l'expérience du passé, puis qui relie à la partie basse donc du Vieux-Port. Qui lui-même, ils sont en train, ils ont un plan d'aménagement et ils veulent vraiment, ils voudraient eux-autres avoir une connexion qui se termine à l'est comme ça de leur parc.

M. JACQUES LARIN :

1810 L'autre question que j'avais c'est de savoir si ça connecte avec le Vieux-Port, Vieux-Montréal.

M. BRUNO COLLIN :

1815 Oui, oui, c'est exact.

LE PRÉSIDENT :

1820 Pensez à la sténotypiste. Vous posez votre question. On n'est pas en dialogue, hein. Alors, vous posez une question, madame prend note, monsieur répond. D'accord. Oui.

M. JACQUES LARIN :

1825 Je posais la question à savoir s'il y a une connexion entre la possibilité de descendre sur - je ne sais pas comment on l'appelle - le quai, et la connexion avec le quai aussi qui est dans le Vieux-Montréal?

M. BRUNO COLLIN :

1830 La réponse c'est oui.

M. JACQUES LARIN :

1835 O.K., ça clarifie les choses. Le deuxième point c'est René-Lévesque. Est-ce qu'il y a des possibilités aussi sur René-Lévesque d'apaiser la circulation et de faire des saillies parce qu'il y a du stationnement de chaque côté de René-Lévesque. Y a-t-il des possibilités de faire des saillies de trottoir pour réduire le temps de passage et le stress du passage de l'autre côté du boulevard?

M. BRUNO COLLIN :

1840 Oui, bien en fait, c'est exactement ce qui est dans le collimateur. C'est ce qui est au menu du projet d'aménagement qu'on veut mettre de l'avant. On a passé notre temps à parler du nouveau boulevard urbain, mais on devrait peut-être parler de deux nouveaux boulevards parce que René-Lévesque doit être reconfiguré et nos consultants ont commencé à dessiner ces choses-là ou à explorer qu'est-ce qui peut être fait. Comme j'ai dit dans la présentation tantôt, 1845 l'état actuel des choses c'est comme on l'a fait il y a 50 ans, tout simplement. Alors, c'est un peu normal... là où on parle aussi de subdiviser les vélos. D'amener les vélos en direction ouest au nord et en direction est au sud. Donc d'avoir deux pistes cyclables. Donc qui permettraient d'avoir des pistes cyclables plus confortables où on peut dépasser, et cetera. Là ça, ça n'améliore pas nécessairement le piétonnier.

1850 **M. JACQUES LARIN :**

Non.

1855 **M. BRUNO COLLIN :**

1860 Mais c'est encore drôle parce qu'au niveau piétonnier, un des principaux problèmes avec les pistes cyclables c'est - comment qu'on dit, les trucs... Ce que je veux dire c'est ce qui est contre-intuitif, les aménagements contre-intuitifs on essaie d'éviter.

1865 Par exemple sur de Maisonneuve, vous arrivez sur un boulevard, vous savez que c'est un sens unique. Les voitures vont toutes vers l'ouest, alors vous regardez vers l'est avant de traverser, mais vous oubliez qu'il y a un vélo qui s'en vient lui à l'envers. Alors ça c'est ce qu'on appelle un aménagement contre-intuitif. C'est dangereux et en envoyant la piste cyclable de part et d'autre du boulevard, bien on rend les choses plus sécuritaires déjà de ce point de vue là pour les piétons.

1870 Puis évidemment l'aménagement de saillies, et cetera, c'est ça qui est exploré. Et pour terminer, si un SRB ou un tramway qui abouti sur le boulevard René-Lévesque, bien là je vous garantis qu'on change complètement l'environnement et le boulevard René-Lévesque à priori va cesser d'être un, pourrait cesser d'être une rupture carrément. Parce que si du moins c'est un tramway, un tramway a la conséquence ou l'effet corollaire de transformer un boulevard comme ça presque en parc linéaire. À moins que ça soit pas en voie réservée, là, mais ce qui a toujours été exploré c'est en voie réservée. Alors ça, ça changerait complètement le portrait du boulevard
1875 René-Lévesque.

M. JACQUES LARIN :

Dans toute la longueur?

1880 **M. BRUNO COLLIN :**

Oui. Bien au moins jusqu'à probablement dans les environs de Guy, Atwater, oui.

LE PRÉSIDENT :

1885 On comprend que c'est un projet qui est vivant, donc en évolution?

M. JACQUES LARIN :

1890 Oui, mais qui a des impacts sur la circulation sur le boulevard René-Lévesque. Si vous enlevez des espaces, si vous faites des saillies, ça réduit la...

LE PRÉSIDENT :

1895 ... fluidité et ça favorise la sécurité des piétons. Alors, vous avez une autre question?

M. JACQUES LARIN :

1900 L'autre question c'est sur les petites rues transversales, c'est la largeur des trottoirs. Les trottoirs sont là, mais si vous circulez dans un sens comme normalement on le fait, les gens qui viennent dans le sens contraire sont obligés de descendre du trottoir ou sont obligés de se tasser pour qu'il y ait une circulation possible sur le trottoir, évidemment.

1905

LE PRÉSIDENT :

Vous pensez à des rues partagées?

1910

M. JACQUES LARIN :

Je ne sais pas la solution, parce que ça pose des questions de stationnement sur la rue qui est un problème dans le quartier et ça pose la circulation automobile si on élargi les trottoirs.

1915

LE PRÉSIDENT :

Ça c'est une bonne question qui a été posée aussi par les citoyens. C'est-à-dire les orientations générales sont vers disons tout ce qui s'appelle déplacement, mobilité durable, c'est-à-dire tout ce qui est piétons, cyclistes, transport en commun et les citoyens sont quand même

1920 dans une tradition où ils ont encore des automobiles puis ça... la question c'est: quelle est la place de l'automobile dans tous ces aménagements-là puisque l'orientation est vraiment mobilité durable. Donc, il y a une inquiétude de la part des citoyens. Quand vous faites des rues partagées, je sais que ça s'était beaucoup proposé dans d'autres quartiers où... c'est toujours une question qui revient, mais...

1925

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

On peut parler des programmes de... parce qu'il y a des intentions et puis après les réalisations qui vont...

1930

M. DANIEL DOAN :

Mon nom est Daniel Doan, je suis chef de section circulation arrondissement Ville-Marie. Juste pour compléter, on parle bien d'une rue normale, donc une rue partagée comme... On parle lorsqu'on fait des réfections de rues actuellement, on comprend avec le centre-ville qu'on a un contexte historique, des fois il n'y avait pas beaucoup d'espace pour les piétons. Des fois, les trottoirs ne sont pas aux normes. Lorsqu'on fait des programmes de réfection routière dans le cadre du PRR, c'est Programme de Réfection Routière, excusez-moi, on met aux normes les trottoirs, on remet aux normes la rue comme telle et dans la politique actuelle, on nous a demandé de prioriser les piétons dans son ensemble.

1935

1940

L'automobile a toujours sa place, mais on va favoriser le plus possible selon les contraintes géographiques et la géométrie de la rue. Le piéton va toujours être favorisé et lors des derniers travaux qu'on a eus, par exemple, je vous dirais la rue Messier dans Ville-Marie, les trottoirs étaient de 50 centimètres et sont rendus aux normes, c'était 1.5 mètres minimum. Les chaises roulantes peuvent circuler et c'est dans la volonté de s'assurer que tout le monde peut circuler.

1945

LE PRÉSIDENT :

1950

Par rapport au stationnement sur rue, on a quand même une trentaine d'hectares à reconstruire, on voit que les bâtiments sont beaucoup installés sur les îlots, il y a même des frontages qui sont assez verts. Ça va être quoi la place de l'automobile dans ces nouvelles rues là au plan physique ou est-ce qu'on va tendre justement vers le développement durable et dire bien, il y en aura de moins en moins, c'est-à-dire qu'on va favoriser le vélo ou l'auto partage? Je sais pas, tous les nouveaux modes de déplacement de transport en commun plutôt que de... ça s'est posé aussi.

1955

1960

C'est une question assez large, parce que quand on voit les îlots, c'est quand même une très forte densité, ça on en parlera plus la semaine prochaine. Quand je dis une très forte, c'est pas négatif, c'est une plus forte densité que ce qui existe déjà. Donc, plus de citoyens, plus de besoins en auto. Donc, comment ça va être... c'est un peu la question qui a été posée lors la soirée d'information, c'est quoi la place de l'auto dans les nouveaux quartiers à construire, pas les nouveaux quartiers, mais les nouveaux segments à construire?

1965

M. BRUNO COLLIN :

Ce qui est privilégié pour l'instant, en tout cas, c'est que l'automobile puisse passer comme elle passe dans toutes les rues de Montréal.

1970

LE PRÉSIDENT :

Non, pour le stationnement je parle?

1975

M. BRUNO COLLIN :

Ah le stationnement sur rue? Bien il est au courant du projet...

M. DANIEL DOAN :

1980

Non, je ne suis pas au courant du projet à 100%, mais normalement lorsqu'on en profite pour, on appelle ça la mise aux normes en langage technique, en ce moment on favorise les transports actifs dans un contexte de trottoirs plus larges. On va voir comme on a parlé un petit peu tantôt, un petit peu du Square Victoria, d'avoir, on va favoriser les stations de Bixi, vélos libre-service, il commence à y avoir de la compétition à Bixi. On va favoriser l'auto partage aussi dans quelque chose comme CAR2GO au centre-ville sans avoir besoin de prendre votre propre auto, d'avoir accès à un automobile.

1985

1990

Vous allez avoir d'autres moyens de transport qui sont dans les cartons qui vont probablement se rajouter. Vraiment c'est dans le but de favoriser le transport actif, l'utilisation des transports en commun. L'automobile a encore sa place, mais dans un contexte urbain dense, c'est pas quelque chose qui est, comment dire, optimal pour monsieur madame tout-le-monde qui... on pense plus aux services partagés.

1995

M. BRUNO COLLIN :

2000

Puis dans le projet en fait, ici, en même temps, on ne veut pas avoir un endroit qui est complètement fermé, là, de ce point de vue là. Je veux dire, donc oui ces orientations-là sont nos, sont les orientations qui sont partagées en fait par la Ville en général puis par l'équipe ici en particulier, mais en même temps on essaie de favoriser la mixité également de ce point de vue là, mixité de fonctions, mixité sociale et mixité aussi des circulations.

2005

Ça veut dire, si les gens habitent - puis à plus forte raison si c'est une densité moyenne en fait qui est envisagée ici - si on a une densité moyenne comme ça qui est quand même significative, bien il faut que... t'sais, il ne faut pas que t'aïlles à marcher un demi kilomètre pour prendre un taxi, disons. Alors, t'sais ou te faire livrer quelque chose. Donc, il faut qu'il y ait un peu de... le stationnement sur rue, il n'y a pas de stationnement hors rue qui remplace le stationnement sur rue pour les déplacements de courte durée et donc il faut qu'il y en ait un peu

2010 aussi. Donc, là c'est à voir comment tout ça peut rentrer, pistes cyclables, piétons, stationnement, végétation, les arbres.

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

2015 Aussi qu'on distingue les quartiers neufs sur lesquels...

M. BRUNO COLLIN :

...Vous parliez du neuf, là...

2020

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

... pour faire du stationnement souterrain versus les quartiers existants où il n'y a pas de place au souterrain et où le stationnement de surface sur rue est la seule option. Donc, il faudra qu'on... on va au cas par cas...

2025

LE PRÉSIDENT :

Mais l'orientation c'est vraiment sur la mobilité durable, c'est-à-dire piétons...

2030

M. JACQUES LARIN :

... il va y avoir une grosse réaction des commerçants...

LE PRÉSIDENT :

2035

Est-ce que ça répond? Vous avez une autre question?

M. JACQUES LARIN :

2040 Juste une dernière qui est anecdotique. Il y a une petite maison canadienne, vieille, qui est en délabrement assez avancé à côté du pilier du pont. Est-ce que ça peut être une destination éventuellement piétonne ou...

M. BRUNO COLLIN :

2045 Je peux dire un mot là-dessus. Bien pas mal tout le projet est construit un petit peu en pivot autour de ce bâtiment-là parce que l'idée... bien un des justificatifs de l'idée c'est effectivement de décroquer l'ancienne station... ça c'est l'ancienne station de pompage Craig...

2050

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que c'est de la station Craig que vous parlez?

2055

M. JACQUES LARIN :

Je le sais pas...

2060

M. BRUNO COLLIN :

Avec la cheminée, là?

M. JACQUES LARIN :

2065

C'est une petite maison canadienne, t'sais, qui est près du pilier.

LE PRÉSIDENT :

2070 Avec la grande cheminée?

M. JACQUES LARIN :

2075 La grande cheminée ne me dit rien, je vois la maison, mais je ne vois pas la cheminée.

LE PRÉSIDENT :

2080 Donc, c'est un élément très important du plan. Sa réhabilitation, monsieur Collin nous a même dit son agrandissement peut-être.

M. BRUNO COLLIN :

Non, mais pour une occupation d'équipements collectifs.

2085

M. JACQUES LARIN :

C'est ce que je pensais un peu, un parc, un lieu où les gens peuvent se rencontrer prendre un café, je sais pas. Ça a l'air intéressant.

2090

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur, bonne journée. Monsieur Kammah.

2095

M. KARIM KAMMAH :

Est-ce que ça vous dérange si on filme notre question pour les partager avec nos associations? Merci.

2100 **LE PRÉSIDENT :**

Comme on a une sténotypiste qui prend en note tout ce que vous dites, et de toutes les réponses que vous avez, c'est un monologue, c'est-à-dire c'est une personne, on n'est pas en dialogue. Vous posez votre question et on va vous répondre. Vous avez une autre question, vous devez attendre, d'accord?

2105

M. KARIM KAMMAH :

Parfait. Donc, Karim Kammah de l'Association pour la mobilité active de Ville-Marie et de Vélos Fantôme. Je regardais justement le boulevard Ville-Marie que vous proposez, la promenade fluviale. Vous dites que vous prenez exemple sur Robert-Bourassa, ce qui fait beaucoup de sens parce que les configurations sont les mêmes, une sortie d'autoroute qui arrive dans, en centre-ville. Par contre, là où je vois un problème c'est que je ne vois pas de voie cyclable par ici et la même chose sur Robert-Bourassa, il y a aucune voie cyclable qui a été installée sur, qui a été mise en place, aucune voie cyclable sécuritaire malgré les recommandations de Vélos Fantôme suite à la mort de Salima Aoudia en 2014. Et bien je voulais savoir si on va répéter les mêmes erreurs ici ou si vous prévoyez d'intégrer le transport actif cyclable dans ce boulevard urbain.

2115

2120 **M. BRUNO COLLIN :**

Oui, dans le boulevard urbain lui-même comme on a dit à une autre personne juste avant vous, mais vous avez manqué peut-être la réponse, on est en train d'explorer les possibilités, mais on est dans une emprise assez restreinte.

2125

Particulièrement quand on passe en-dessous du pont entre la station Craig et les voies ferrées. On est un peu serrés. Alors, mais c'est pas dit... là actuellement, ça c'est un scénario qui illustre certains potentiels qui nous paraissent les plus évidents, de prolongement du réseau cyclable actuel puis dans ce scénario-là, bien comme vous le voyez, le boulevard urbain n'est

2130 pas indiqué comme étant... les pistes cyclables qu'on trouve actuellement sur Viger et Saint-Antoine commencent à Berri, toujours, autrement dit...

M. KARIM KAMMAH :

2135 ... oui, c'est ma question...

M. BRUNO COLLIN :

2140 Parce que encore une fois, c'est pour la même raison, c'est un peu restreint, mais on n'a pas encore, comment dire, fermé l'hypothèse. C'est-à-dire qu'on a encore des validations à faire, il faut dessiner ça dans le détail pour voir comment ça peut ou non rentrer, mais idéalement c'est évident que la piste Notre-Dame elle continue en ligne droite, mais c'est pas sûr que ça va vraiment marcher.

2145 Sinon, c'est pas un... c'est pas un énorme détour de continuer sur René-Lévesque et puis de rejoindre le fleuve en prenant Alexandre-DeSève ou Amherst ou Berri. Parce que là c'est ça l'idée, de continuer de... on parle d'une bande cyclable sur Amherst pour rejoindre le parc Lafontaine et la rue de la Commune et également Alexandre-DeSève, de Champlain pour rejoindre le réseau sur le Plateau de Rachel, la piste de Rachel. Alors, ça c'est la consolidation
2150 qui nous semble la plus évidente pour l'instant, mais c'est pas encore arrêté. Voilà.

M. KARIM KAMMAH :

2155 Et sur les voies cyclables qu'on voit à l'ouest, on pourrait avoir un lien qui continue sur le futur boulevard Ville-Marie et sur la piste Notre-Dame qu'on pourrait sortir du parc pour la mettre sur la rue, là où ça fait le plus de sens pour avoir une piste vraiment accessible quatre saisons et non pas... c'est pas quelque chose de sinueux dans un parc. Voilà, c'était ça le message que je voulais passer.

2160 **M. BRUNO COLLIN :**

Ah oui, oui, la piste à l'est.

2165 **M. KARIM KAMMAH :**

Bien je parlais de cette section, mais ça pourrait rejoindre.

LE PRÉSIDENT :

2170 Quand vous dites à l'ouest, vous dites à l'ouest de quelque chose parce que même en sténotypie on sera pas capable de comprendre le fondement même de votre question. Quand vous dites à l'ouest?

2175 **M. KARIM KAMMAH :**

Je vois qu'il y a des axes cyclables à l'ouest de Berri et qui s'arrêtent au niveau du futur boulevard Ville-Marie là ici.

2180 **LE PRÉSIDENT :**

Dans le parc Viger, là?

2185 **M. BRUNO COLLIN :**

Oui, en fait, on n'a pas expliqué la carte...

M. KARIM KAMMAH :

2190 Juste à l'est de ça, il y a tout votre boulevard Ville-Marie qui pourrait être cyclable lui aussi et rejoindre à l'est du pont la piste Notre-Dame qui pour l'instant est dans un parc, mais qui pourrait elle aussi être sortie du parc pour être sur la rue toute en continuité pour être un axe de pavée éventuellement.

2195 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

 Par rapport à ce que vous dites, ça suppose que le boulevard Ville-Marie soit refait et que... pour pouvoir aménager ce que vous dites. Ce sera possible le jour où il sera refait. D'accord. C'est pas possible avec la situation actuelle.

2200

M. KARIM KAMMAH :

 O.K.

2205 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

 Donc, du coup, c'est pour ça qu'on privilégie pour l'instant le fait de remonter par Berri et puis de prendre René-Lévesque et ensuite la rue Notre-Dame parce qu'aujourd'hui, amener des vélos sur le boulevard Ville-Marie ici, ça serait extrêmement compliqué. Donc, peut-être que dans un deuxième temps quand le boulevard sera fait et qu'il y aura des réflexions pour mettre un transport en commun aussi propre de type tramway ou SRB sur le boulevard René-Lévesque, à ce moment-là on pourrait faire ce que vous dites. C'est-à-dire passer par le boulevard Ville-Marie.

2210

 On est en train de regarder, parce que le point vieux c'est ici. C'est au niveau de la station Craig sous le pont où là on a un petit problème. On s'est aperçu récemment qu'on avait peut-être plus de place que prévu. Donc, on est en train de valider pour justement voir si ça permet de valider justement ce que je viens de dire. C'est-à-dire que dans un premier temps on passe ici tant que ce boulevard n'est pas fait. Puis le jour où le boulevard est fait et où le tramway

2215

2220 arrive ou un SRB sur René-Lévesque, et bien on a la possibilité de passer dessus. Donc, c'est ça qu'il faut qu'on regarde et puis on vous revient. On n'a pas terminé là-dessus.

M. BRUNO COLLIN :

2225 En fait, la carte, on aurait pu mettre l'option parce que là on a mis l'option évidemment de René-Lévesque...

LE PRÉSIDENT :

2230 C'est exactement ça parce que c'est ça, le réseau cyclable est actuellement installé sur la carte où le boulevard Notre-Dame est reconstruit. C'est pour ça que ça porte à confusion dans votre réponse. C'est-à-dire que ce que vous dites c'est que... je pense que monsieur Collin vous aviez répondu, avec ce scénario-là où le boulevard Notre-Dame est reconstruit, il serait possible de prolonger la piste cyclable sur le nouveau boulevard Notre-Dame, mais c'est en lien aussi avec le fait qu'il pourrait y avoir un mode de transport sur René-Lévesque. Donc, vous voyez on est sur les planches à dessin. C'est pas rejeté.

M. KARIM KAMMAH :

2240 Puis, peut-être juste une remarque plus qu'autre chose. Par rapport au stationnement dont vous parliez précédemment, il faut distinguer le stationnement sur artère et le stationnement résidentiel. Parce que le stationnement résidentiel, c'est en soi une bonne chose parce que ça fait naturellement des mesures d'apaisement de la circulation. Mais le stationnement sur artère, ça fait aucun sens, parce qu'une artère, c'est pour se déplacer puis on a mieux fait de mettre des voies de bus réservées, mettre des voies cyclables réservées protégées sur des artères, plutôt que du stationnement. Donc, ça sera à prendre en compte aussi dans les aménagements.

LE PRÉSIDENT :

Alors on comprend que vous allez venir nous présenter une petite opinion?

2250

M. KARIM KAMMAH :

Un mémoire.

2255

LE PRÉSIDENT :

Oui. C'est qu'on nous a changé du vocabulaire. Autrefois on disait des mémoires, mais là on nous a demandé d'employer seulement le mot opinion. Merci beaucoup, monsieur Kammah.

2260

M. KARIM KAMMAH :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2265

Est-ce que monsieur Dandurand serait là?

M. FRANÇOIS DANDURAND :

2270

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, Monsieur Dandurand.

2275

M. FRANÇOIS DANDURAND :

Bonjour, Monsieur le président.

2280 **LE PRÉSIDENT :**

Vous étiez là tantôt, vous avez bien compris?

2285 **M. FRANÇOIS DANDURAND :**

Oui, ça je suis au courant, je ne suis pas tout à fait un petit nouveau de l'OCPM. Je suis membre aussi de l'Association pour la mobilité active de Ville-Marie. Je ne suis pas résident du quartier, je suis de Verdun, mais un ancien d'Hochelaga-Maisonneuve. Donc, je comprends quand même une partie des problématiques du quartier qui sont similaires en terme d'accès au fleuve. C'est ce dont j'ai envie de vous parler plus.

2290
2295
2295 Donc, deux axes. Le premier, je dirais que c'est un peu l'éléphant dans la salle. C'est le pont Jacques-Cartier. On en parle pas, mais il est quand même présent, il est là, il rentre quand même assez profond dans le secteur et c'est un axe de transport actif fort prisé. On parle de plusieurs centaines de cyclistes, même l'hiver quand il est ouvert, jusqu'à sa fermeture par la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporé.

2300
2305 Par rapport à ça - en fait je vais juste vous dire - j'ai déjà vu circuler sur Internet différents scénarios d'ascenseurs, je ne sais pas si ça vient de la Ville ou si c'est des gens, des techniciens en architecture qui se sont lâchés louses. Scénario d'ascenseur entre René-Lévesque ou, je ne suis pas certain de me souvenir si c'est René-Lévesque ou bien plutôt près du boulevard Ville-Marie, menant vers le pont. Donc, afin de permettre un accès beaucoup plus direct pour les gens qui viendraient par exemple du Vieux-Montréal qui décident; bien moi je m'en vais faire un tour sur l'Île Sainte-Hélène, mais ça ne me tente pas de passer à travers le dédale industriel sous l'autoroute Bonaventure qui n'est pas très convivial pour les cyclistes, encore moins pour les piétons. Donc, par rapport à cette...

LE PRÉSIDENT :

2310 Donc, tout l'accès cyclable, disons monter sur le pont par exemple, c'est un peu ça votre question?

M. FRANÇOIS DANDURAND :

2315 Bien je veux en venir à ma question. Donc, c'est ça j'ai vu cette image-là et ça m'a fait dire que c'était vraiment une idée géniale pour rendre beaucoup plus convivial l'accès au pont, mais on ne parle pas juste d'accès au pont, on parle bien sûr d'accès au fleuve et un des meilleurs accès au fleuve pour se sentir près du fleuve c'est certainement pas en étant bloqué par environ sept ou huit voies ferrées, mais c'est en pouvant aller sur l'Île Sainte-Hélène qui est
2320 juste en face, qui est tout près, qui a une passerelle là-bas qui est quand même assez facile à descendre et tout ça.

 Donc, c'est un bel endroit, en plus il y a une vue merveilleuse du centre-ville et du front fluvial de l'arrondissement, de l'est de l'arrondissement Ville-Marie et tout ça. Ma question c'est:
2325 est-ce que l'arrondissement a une réflexion par rapport à rendre beaucoup plus convivial l'accès au pont, soit via aussi... en fait non, je vais l'accès... l'accès piéton et cycliste à l'année parce que j'ai pas senti que la ville faisait beaucoup de pression ou quoi que ce soit par rapport à la PJCCI, j'ai l'impression que c'est un petit peu plus une attitude de les laisser dans leur champ...

2330 **M. BRUNO COLLIN :**

 Oui, bien en fait peut-être encore le dire, mais c'est le projet qu'on rappelle et qu'on remet sur la table comme étant une possibilité de mise en valeur du parc des Faubourgs et de solutionnement de cet espèce d'arrivée de pont en ville. Bien un des objectifs principaux c'est
2335 justement l'accès vélo, et l'accès piétonnier, mais l'accès vélo. De rendre l'entrée de la tête de pont accessible au niveau des transports actifs va raccourcir beaucoup les distances au niveau psychologique. C'est comme marcher un kilomètre sur le boulevard St-Martin à Laval, versus

marcher un kilomètre sur la rue Sainte-Catherine au centre-ville, c'est pas la même expérience si c'est le fun que si c'est pas le fun. Ça j'imagine qu'on s'entend tous sur ça.

2340

Alors, l'idée qui est là c'est d'améliorer les choses de ce point de vue là. Évidemment, moi je ne peux pas parler pour l'ensemble de la Ville, mais je sais que PJCCI fait beaucoup de démarches auprès de la ville pour sécuriser l'arrivée, l'entrée de pont au niveau des piétons et des cyclistes. Et dans leur optique, la sécurité c'est les conflits avec les voitures évidemment et puis d'où les fameuses clôtures pas du tout sympathiques qu'on a en ce moment et d'où aussi le fait qu'eux jonglent avec la fermeture carrément de la piste cyclable l'hiver. Mais on est en dialogue avec eux, mais nous c'est pas ce qu'on privilégie non plus de fermer la piste cyclable l'hiver, mais on n'est pas chez nous. On peut faire beaucoup de choses pour améliorer l'accès à l'ouvrage, mais maintenant la gestion de l'ouvrage demeure l'affaire de PJCCI.

2345

2350

LE PRÉSIDENT :

2355

Est-ce que ça répond à votre question?

M. FRANÇOIS DANDURAND :

2360

Ça répond. Ce que je comprends, peut-être que monsieur peut confirmer, c'est que la Ville, son intervention se limite à la tête de pont et il n'y a pas d'autres interventions prévues pour un ascenseur ou quoi que ce soit de projet à ce niveau-là, c'est vraiment concentré sur les abords du parc des Faubourgs, parc des Vétérans, c'est ça?

M. BRUNO COLLIN :

2365

Oui, puis également, on n'a jamais entendu parler de l'ascenseur.

M. FRANÇOIS DANDURAND :

2370 O.K., merci beaucoup. Je vais venir avec la deuxième question qui est liée à l'axe de
l'autoroute Ville-Marie qui est la principale barrière dans le quartier pour accéder au fleuve. Ce
que je constate pour être piéton, pour aller au parc au Pied-du-Courant, l'installation éphémère
de l'été, tout ça, qui est super agréable. Ce qui est très désagréable c'est de s'y rendre, c'est le
nombre de voies à traverser et bon j'étais représen... je parle un petit peu anecdotiquement,
2375 j'étais représentant des ventes et très souvent sur la route dans mon auto à passer dans ce
secteur-là et des embouteillages vers l'ouest sur le boulevard Ville-Marie c'est rarissime parce
que ça débouche vers une autoroute qui tombe rapidement à cinq voies en souterrain.

2380 Donc, il y a quand même quatre voies pour aller vers l'ouest alors que là ça roule comme
dans du beurre, si on peut dire et vers l'est il y a quatre voies, mais là ça va jammer pendant -
vous m'excuserai mon langage un peu d'automobiliste - pendant une courte période à cause du
goulot d'étranglement à l'est de Frontenac, d'Iberville.

LE PRÉSIDENT :

2385 Cette question-là avait été posée à la soirée d'information, l'idée du nombre de voies...

M. BRUNO COLLIN :

2390 ... Le nouveau boulevard... Oui bien il y a des hypothèses, peut-être que Christophe
pourrait en parler, mais juste avant je voudrais dire une chose tout de même. C'est que il faut
aller voir à l'heure de pointe du matin parce que c'est pas vrai qu'il n'y a pas d'embouteillage là le
matin, durant la pointe matinale, c'est souvent, ça refoule souvent très très loin. Je dis ça aussi...
ça fait que ça dépend des moments de la journée, là.

2395 **LE PRÉSIDENT :**

Naturellement, on comprend que le nombre de voie du futur boulevard n'est pas encore établi.

2400 **M. BRUNO COLLIN :**

Bien...

2405 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

Pour l'instant il varie. Le fait d'ajouter des intersections fait que le nombre de voie peut augmenter, c'est toujours le même principe. Donc, on essaie de se limiter à trois, quatre voies en fonction des endroits et puis il y a surtout les voies de virage à gauche pour remonter le pont vers De Lorimier qui comporte deux voies à priori et pour l'instant, on ne peut pas faire mieux.

2410

Pour ce qui est des abords du Pied-du-Courant, nous on a fait des propositions ici. D'abord le boulevard René-Lévesque c'est à l'est du pont Jacques-Cartier, qu'il soit remis en double-sens pour qu'il y ait justement plus de fluidité et que ça évite du trafic sur le boulevard Ville-Marie. Donc, il pourrait y avoir une intersection ici, on est en train d'étudier le fait qu'il y ait une nouvelle intersection à Fullum parce que c'est ça qui permettrait, comme je vous dis, d'accéder réellement au niveau du parc, mais on sait aussi qu'on peut faire ces propositions-là, mais tout ça va être pris au siège du bureau de projet Notre-Dame dont j'ai parlé et qui va aussi réintégrer ces questions-là. On pose des bases, mais on ne va pas très loin parce qu'on sait que ça va être repris par d'autres un peu plus tard.

2415

2420

M. FRANÇOIS DANDURAND :

J'en étais pas venu tout à fait à ma question, mais vous avez sauté et c'est parfait parce que ça s'alignait pas mal à ça. J'avais un autre aspect à ma question et je le fais très rapidement. C'est est-ce que la Ville a réfléchi à la possibilité d'élargir la partie couverte de l'autoroute afin d'avoir bien sûr un lien possiblement verti entre le sud et le nord. Je parle à l'est d'Amherst, je ne

2425

suis pas certain exactement de la rue, là, à l'ouest d'Alexandre-DeSève, je ne peux pas vous dire exactement jusqu'où, je ne suis pas...

2430 **LE PRÉSIDENT :**

... lors de la soirée d'information, la tribune a répondu à cette question-là, c'est comme il faut sortir de l'autoroute Ville-Marie. C'est-à-dire qu'à un moment donné, le toit ne peut pas être à la hauteur... donc les dernières sections couvertes c'était quelle rue?

2435

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

On pourrait ouvrir...

2440 **M. BRUNO COLLIN :**

... entre Saint-André et Amherst, en fait.

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

2445 Entre Saint-André et Amherst ici, mais par contre à l'est d'Amherst, là on ne peut plus parce que c'est le moment où le toit est comme ça et l'autoroute va remonter...

M. FRANÇOIS DANDURAND :

2450 Mais ma question c'était: est-ce qu'elle doit absolument remonter à l'endroit où elle remonte présentement ou si ça pourrait pas être mis plus à l'est afin d'avoir un ensemble urbain beaucoup plus cohésif et moins, comment dire, moins miné au niveau de bruit et circulation, et cetera, des nuisances apportées par ça? Pollution aussi.

2455 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

2460 Par rapport à ça, deux réponses peut-être à apporter. La première c'est qu'il faut, entre guillemets, qu'on remonte le plus tôt possible parce que sinon on a des problèmes de sécurité pour que les voitures qui roulent à droite puissent se mettre à gauche pour aller tourner sur Papineau ou sur De Lorimier. Donc, là il y a des distances un peu minimales qu'on doit respecter et l'autre aspect c'est la couverte, c'est éventuellement continuer l'autoroute en tranchées, c'est ce que vous dites?

2465 **M. FRANÇOIS DANDURAND :**

Oui.

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

2470 Là, on l'a développé dans la présentation, c'est que pour des questions de circulation de transit, de coûts de réalisation et puis de paradigme actuel sur la diminution des gaz à effet de serre et puis sur la desserte de l'est de ville en transport collectif, il me semble que c'est un projet qui n'est plus du tout adapté à ça et puis c'est une réponse à court terme. C'est-à-dire que ça permet pendant cinq à dix ans de fluidifier la circulation, mais comme ça permet aussi à plus de
2475 voitures d'arriver, mais dix ans après on se retrouve pire que dans la situation qu'on avait avant. Il y a plein d'exemples américains là-dessus. Donc, du coup on ne va pas dans cette direction-là.

M. FRANÇOIS DANDURAND :

2480 C'est une réflexion à long terme. Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Victor Balsis.

2485 **M. VICTOR BALSIS :**

2490 Oui, bonjour. Première question c'est dans une des images on voit, vous reconnaissez la rue, je pense du Biosphère, à côté sur la rue Dorion en sortant du métro, vous mettez un genre de petite fleur et vous indiquez peut-être un prolongement de la rue Dorion, est-ce que c'est exact?

M. BRUNO COLLIN :

2495 Jusqu'au boulevard?

M. VICTOR BALSIS :

2500 Oui, jusqu'au boulevard.

LE PRÉSIDENT :

2505 Je ne sais pas si la carte du réseau cyclable est plus facile à lire...

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

2510 La rue Dorion c'est celle-ci et aujourd'hui elle arrive ici jusqu'à la rue de la Gauchetière et puis effectivement dans nos propositions ce serait d'aller jusqu'au boulevard ici. Alors, est-ce qu'on peut faire une intersection? On voulait qu'il y ait une intersection avec un phare, traverse piétonne et autres, mais pour des questions de sécurité, c'est peut-être pas possible, mais par contre on pourrait quand même la réaliser parce que ça permet de desservir l'espace Craig autour de la station Craig et sa mise en valeur et puis ça donne des îlots, toujours la même chose, de l'ordre d'un hectare. Donc, de prolonger cette rue jusqu'ici, oui, et ça permet de
2515 conserver la vue sur la rue, sur la Commune.

M. VICTOR BALSIS :

2520 Je trouve que c'est excellent parce que aussi si c'est piéton, c'est un des accès le plus
facile pour aller vers le fleuve. Pour la question que j'avais tantôt et je vois que je reviens à cette
question-là que la ville répond. J'ai l'impression que moi je ne comprends pas ou je ne peux pas
l'expliquer le fait qu'on veut unifier des terrains à l'est du pont avec l'ouest. La première session
d'information, j'avais demandé si c'est possible d'avoir un plan, un élévation, qu'on puisse
2525 vraiment comprendre parce qu'on parle de topographie. Tantôt j'ai parlé avec madame Horny, je
comprends ça monte, ça descend, mais je... oui?

LE PRÉSIDENT :

2530 On est à l'étape pré Programme Particulier d'Urbanisme, encore.

M. VICTOR BALSIS :

2535 O.K.

LE PRÉSIDENT :

2540 Alors, à cette étape-ci on est sur les orientations. Je pense que la Ville manifeste une
intention disons importante de favoriser les liens est-ouest dans tout l'axe de Papineau, De
Lorimier et tout ça. Mais on ne peut pas s'attendre à cette étape-ci d'avoir les plans définitifs.
Donc, ce qu'on nous dit c'est qu'on est en... l'orientation est là. Comment ça se fera, est-ce que
ça se précisera dans le Programme Particulier d'Urbanisme ou dans un projet qui viendra juste
au moment de sa construction, on ne peut pas le savoir aujourd'hui.

2545

M. VICTOR BALSIS :

2550 O.K., non ça je comprends, mais moi je parlais plus de l'état actuel des lieux. Parce que je travaille, mais finalement on présente quelque chose, la ville va voir tout de suite bien là ça marche pas à cause... est-ce que c'est possible, est-ce qu'on peut avoir le document d'élévation entre le Chemin-qui-Marche et le parc du Pied-du-Courant pour comprendre, quelque chose à l'échelle juste... est-ce que c'est possible?

2555 **M. BRUNO COLLIN :**

2560 On a un plan d'altimétrie. On a des plans d'altimétrie à la Ville qui sont disponibles, d'une part, mais moi je suggérerais un autre truc. Les voies ferrées, les trains, comment dire, ça change de niveau assez lentement. C'est relativement plat. Donc, une voie ferrée, dans ce coin ci elle est penchée la voie ferrée, mais la pente est très très douce. Alors mon truc c'est le suivant: on prend une caméra puis on va se positionner dans le bout de la rue Dorion, on prend une photo de plain-pied, on va sur le Chemin-qui-Marche et on fait la même chose et on compare et on va voir une différence de niveau. Dans un cas, on voit, on est par-dessus les trains qui ont deux étages de container, alors que dans l'autre cas, on n'est pas en-dessous, mais on est au niveau des rails. Alors, ça dit tout. C'est...

2565 **LE PRÉSIDENT :**

2570 Alors, monsieur vous donne quand même une idée, c'est-à-dire deux conteneurs de haut sur les rails...

M. BRUNO COLLIN :

Sept mètres.

2575 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

Excusez-moi. C'est la photo qu'il y a ici sur le document. Là, les personnages que vous voyez ici c'est comme si ils étaient là. D'accord. Au-dessus du boulevard Ville-Marie, on a la rue Dorion qui est sur la... qui est à peu près ici, d'accord. Et si on va vers le fleuve, et bien on arrive sur le terrain du U-Haul et là c'est ce que disait Bruno, c'est-à-dire que le terrain du U-Haul est au même niveau que les voies ferrées. Donc, comme on a en permanence des trains avec des conteneurs de un ou deux niveaux, on a en permanence un mur. Et comme le disait Charlotte tout à l'heure, si on construit une, quelque chose de plus haut, et bien c'est ce quelque chose qui va former un nouveau mur.

2580

2585

M. VICTOR BALSIS :

Ça je comprends...

2590

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

C'est pour ça qu'on propose, nous, de passer par le trottoir sud du boulevard Ville-Marie pour s'écarter de la contrainte des trains et puis reprendre de la distance pour revoir le pont et puis ensuite plus loin, revoir le fleuve.

2595

M. VICTOR BALSIS :

Oui, si ça continue - je m'exprime mal - je comprends que ça monte, ça descend. Le groupe on s'en occupe le Pied-du-Courant, la chute à neige, je comprends la moitié du temps c'est bloqué, d'autres fois c'est pas bloqué. Mais nous autres on a déjà noté le travail dans les esquisses et tout ça, alors des photos, je comprends bien, mais est-ce qu'on pourrait avoir quelque chose...

2600

2605

LE PRÉSIDENT :

... la question que ça suscite, est-ce qu'ils pourraient avoir accès, exemple un fichier...

2610

M. BRUNO COLLIN :

...pour la topographie? Oui, je pense que oui...

2615

LE PRÉSIDENT :

... ce document-là. Merci beaucoup.

M. VICTOR BALSIS :

2620

Et juste une dernière chose. Moi je crois que quand on parle de la tête du pont, si on peut agrandir par l'intérieur comme par la chute à neige, même si on est à côté des trains qui sont garés la moitié du temps, ça c'est mieux que marcher sur le boulevard Ville-Marie avec des autos qu'on peut même pas parler.

2625

LE PRÉSIDENT :

Le boulevard Ville-Marie actuellement.

2630

M. VICTOR BALSIS :

Et futur. Si c'est 50 kilomètres à l'heure avec des camions et boum, boum, boum, c'est pas agréable. O.K. Merci.

2635

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, monsieur. Monsieur Philippe Chartier.

M. PHILIPPE CHARTIER :

2640

Bonjour. Donc, oui j'habite le quartier sur la rue de Champlain près de Radio-Canada. Dans la présentation, il y a eu une petite mention, brève mention du viaduc Notre-Dame puis j'aurais aimé avoir un peu plus d'information sur la fonction de ce viaduc-là, pourquoi ça existe parce que ça m'a toujours paru, je ne sais pas, une anomalie. C'est ça les gens qui, les voitures
2645 qui passent à une première étage et c'est pas clair sur les plans si c'était pour être gardé là ou si ça serait ramené au sol comme on fait dans d'autres projets.

M. BRUNO COLLIN :

2650

Le viaduc Notre-Dame, c'est le niveau de la rue Notre-Dame historique. Évidemment, on a creusé en-dessous. On a donc excavé le quartier à cet endroit-là pour mettre une voie ferrée. Mais on a gardé la rue à son niveau. Là actuellement, ce que nous on propose dans le PPU ou ce qu'on essaie de développer comme idée c'est de transformer ce truc-là en genre de parc linéaire, en fait. Christophe, on a une image. Bien c'est elle. Où il y aurait peut-être encore une
2655 voie de circulation pour rallier tout de même le réseau de la rue Notre-Dame à l'est à l'ouest, mais ça serait principalement un espace comme ça piétonnier puis il faudrait ajouter des escaliers peut-être à Saint-André pour relier le bas et le haut parce qu'il y a déjà un parc en bas. Là il y aurait le parc au-dessus. Mais c'est une idée qui est intéressante parce que c'est vrai qu'il y a des vues assez prenantes sur la montagne, sur le centre-ville et épisodiquement également
2660 sur les îles et le fleuve.

LE PRÉSIDENT :

2665

Cette passerelle Notre-Dame là est actuellement... parce qu'après elle descend à Amherst à peu près?

M. BRUNO COLLIN :

2670 C'est-à-dire ça descend jamais, c'est vraiment... le Vieux-Montréal est sur un talus, hein.
Puis ça c'est...

LE PRÉSIDENT :

2675 ...non, mais ça veut dire qu'à un moment donné si on descend, il me semble que c'est
vis-à-vis...

M. BRUNO COLLIN :

2680 ... Berri, à Berri il y a les deux rues qui descendent de chaque bord et quand on arrive de
l'autre bord, on atterri à Montcalm. Puis là Montcalm...

LE PRÉSIDENT :

2685 ... mais je veux dire vers l'est...

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

2690 ... oui, vers l'est c'est Montcalm...

M. BRUNO COLLIN :

... vers l'est c'est Montcalm...

2695 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

... vers l'est jusqu'à Montcalm...

Mme DANIELLE CASARA :

2700

... il y a une caserne là.

M. BRUNO COLLIN :

2705

Non, mais remet le plan de...

LE PRÉSIDENT :

2710

Une personne à la fois.

M. BRUNO COLLIN :

2715

Mais sur le plan ici d'aménagement, on le voit assez bien en fait c'est un pont ferrov... c'est un pont, c'est plus un... en tout cas c'est un immense viaduc. Il fait tout ça puis il y a des parties d'ouvrage d'art qui sont assez remarquables dans les axes... Amherst puis il y a trois arches faits par l'architecte Luc Laporte qui sont quand même des choses remarquables qui vont peut-être même un jour avoir un statut. Qui est l'architecte également du projet de tête de pont, en passant. Donc, l'idée c'est de transformer ça en un genre de parc linéaire un peu, pas dans l'esprit... je ne sais pas si on peut dire dans l'esprit du Highland, pas vraiment parce que c'est un petit court tronçon, mais l'idée c'est une promenade.

2720

M. PHILIPPE CHARTIER :

2725

Plus piétonnier, vélos que voitures.

M. BRUNO COLLIN :

2730 Oui, oui.

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

2735 Et puis l'objectif c'est aussi, quel que soit ce qu'on fait, c'est surtout d'utiliser d'avantage parce qu'aujourd'hui c'est un ouvrage d'art qui est très très peu utilisé...

M. BRUNO COLLIN :

2740 ... c'est un stationnement...

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

2745 ... quand il y a les feux pour venir voir les feux, mais sinon c'est du stationnement et c'est un peu de circulation. Parce que l'idée c'est d'essayer d'en faire une promenade.

LE PRÉSIDENT :

2750 Une petite confusion là-dessus et le commissaire a une question?

M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire :

2755 C'est ce que j'allais dire, actuellement beaucoup utilisé pour des espaces de stationnement. Alors quand on veut dire une voie où on peut circuler en vélo, piétons, je comprends des espaces verts et des escaliers, ce serait effectivement, c'est une vision

intéressante à explorer, mais il reste quand même une voie de circulation qui serait à priori peu utilisée puisque maintenant peu utilisée.

2760 **M. BRUNO COLLIN :**

Je ne sais pas ce que tu veux dire, mais c'est quand même... la rue Notre-Dame dans le Vieux-Montréal elle va être de plus en plus, je pense, il y a une tendance vers une voie partagée peut-être, mais ce que je veux dire il va tout de même... là ici, on va générer du va-et-vient.

2765

Là on est en train, on parle d'ajouter beaucoup de logements, beaucoup de population, beaucoup de gens qui travaillent. La rue Notre-Dame va être un lien qui va reprendre son sens. Là, actuellement, à partir de Berri, la rue Notre-Dame elle ne sert plus à rien. On le dit ici, on a un stationnement. Mais là on parle de redévelopper le secteur. Donc, d'envisager de la fermer complètement à l'automobile ce serait peut-être un peu exagéré, là, parce que...

2770

LE PRÉSIDENT :

2775 Mais vous reconstruisez la rue de la Commune qui elle va venir tourner à de la Visitation, c'est ça?

M. BRUNO COLLIN :

2780 Oui, mais c'est pas nécessairement suffisant, t'sais, qu'il y ait deux rues, c'est pas un luxe...

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

2785 ... ce que tout ça montre, c'est qu'il y ait suffisamment de changement aussi pour qu'on se laisse du temps pour voir si par exemple fermée ou pas fermée puis ensuite on s'en va vers

l'est, qui serait plus intéressant que d'aller vers l'ouest. Il faut qu'on le regarde. Mais ce qui est certain c'est que la situation d'aujourd'hui avec un stationnement de chaque côté, ça c'est pas le scénario le plus intéressant et sûrement on peut faire autre chose.

2790

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que ça répond à votre question?

2795

M. PHILIPPE CHARTIER :

Oui, mais aussi juste le tracé de la rue Notre-Dame sous le viaduc, parce que là actuellement il y a une rue déjà et il y a une partie qu'il y a des entrepôts ou j'imagine la rue va continuer, mais là on va voir l'arrivée de travaux superposés, viaducs et de rue dessous?

2800

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

Il faut qu'on regarde comment on fait la transition pour remonter, est-ce que c'est un escalier, est-ce que c'est une rampe. Il faut qu'on regarde tout ça. On n'est pas allés dans ce niveau de détail là. Il y a ce lien à opérer entre le haut et le bas. On a parlé d'escaliers. Au niveau de Montcalm ça pourrait être autre chose. Ça on est...

2805

2810

M. PHILIPPE CHARTIER :

... O.K., mais ça serait ce qui va demeurer.

2815

LE PRÉSIDENT :

La commission a faim, est-ce que les personnes qui sont ici, est-ce que vous êtes encore là cet après-midi.

Mme LOUISE CONSTANTIN :

2820

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2825

D'accord. Est-ce que ça serait possible pour vous de poser vos questions cet après-midi parce qu'on va reprendre cet après-midi?

Mme LOUISE CONSTANTIN :

2830

Sur le transport?

LE PRÉSIDENT :

2835

Oui, on va prendre vos questions. Ça vous va?

Mme LOUISE CONSTANTIN :

2840

Oui, de toute façon...

LE PRÉSIDENT :

Monsieur, c'est la même chose?

2845

Mme LOUISE CONSTANTIN :

Est-ce qu'on va être en priorité?

LE PRÉSIDENT :

2850

Monsieur, c'est la même chose?

M. ANDRÉ LAVALLÉE :

2855

Je prends acte que vous avez faim...

LE PRÉSIDENT :

2860

Non, mais est-ce que vous êtes là cet après-midi, sinon on va les prendre vos questions.

M. ANDRÉ LAVALLÉE :

2865

Non, non, je suis là cet après-midi aussi, mais j'imagine que vous allez être dans la salle cet après-midi pour...

LE PRÉSIDENT :

2870

Mais après on va reprendre la période de question.

M. ANDRÉ LAVALLÉE :

2875

Donc, ce serait après la présentation cet après-midi. Bien j'aimerais peut-être prendre l'occasion de vous adresser mes questions de façon rapide. Voulez-vous passer avant moi?

Mme LOUISE CONSTANTIN :

2880 Ah bien, je peux les dire, ça va être très rapide. Je peux les reprendre aussi. Bonjour, je
suis Louise Constantin. En fait, je suis de la Fédération des Coops d'Habitation du Montréal
Métropolitain et ça fait partie de mon travail de courir les consultations. J'étais à celle sur le
quartier l'Assomption mardi et moi dans toutes les consultations auxquelles j'ai assisté, j'ai
toujours entendu le même commentaire partout à la CMM, l'agglomération de la Ville, nous
sommes très étonnés de voir à quel point les gens sont intéressés et le niveau de participation.

2885

Alors, mardi il y a eu une rencontre, il y a eu tellement de personnes qu'ils ont dû rajouter
une session jeudi. Ma première question est justement en lien avec ce qui se passe dans
l'Assomption. On est dans deux quartiers limitrophes qui vont être requalifiés ou redéveloppés ou
développés et dans l'Assomption, bien c'est l'enjeu du transport et du camionnage qui était
2890 évidemment le point principal. Alors, la question c'est: quel arrimage... ici on est un quartier
résidentiel, on veut diminuer un peu le camionnage, quelqu'un a dit est-ce qu'on peut l'abolir de
nuit? Bien, vu que la rue Notre-Dame et que le quartier limitrophe c'est le camionnage qu'on
essaie d'accommoder, si je peux dire, est-ce qu'il y a eu une réflexion sur l'arrimage entre les
deux. Ça c'est ma première question. Ma deuxième c'est: on parle d'accessibilité universelle, on
2895 va créer un nouveau quartier. Nécessairement dans ce nouveau quartier-là il va y avoir des
logements adaptés, donc beaucoup de personnes à mobilité réduite et là le projet évidemment il
ne date pas du mois dernier, là. C'est quelque chose qui est prévu depuis très longtemps. On
refait la station de métro Beaudry et on a refusé d'inclure un ascenseur. Alors, comment se fait-il
que ces décisions-là ont pu être prises premièrement en 2019, je pense que ça devrait même
2900 plus être une revendication...

LE PRÉSIDENT :

2905 Vous allez nous poser l'autre question?

Mme LOUISE CONSTANTIN :

... oui, mais là en plus sachant tout le développement qui s'en vient et toute la philosophie qui a été exprimée d'avoir un quartier plus accessible pour les piétons?

2910

LE PRÉSIDENT :

Donc, les deux questions portent sur l'accessibilité universelle et sur l'arrimage avec l'Assomption...

2915

Mme LOUISE CONSTANTIN :

... et s'il y a des rampes, il faudrait pas penser à des escaliers, il faudrait penser aussi à l'accessibilité universelle.

2920

M. BRUNO COLLIN :

Si on soulève quoi?

2925

LE PRÉSIDENT :

C'est-à-dire que la première question porte sur l'arrimage entre toute la dynamique du camionnage entre l'Assomption et...

2930

M. BRUNO COLLIN :

Oui, peut-être qu'on peut parler du bureau de projet qui s'en vient, mais pour la mobilité réduite, là, tout de même, toute l'approche qu'on veut mettre de l'avant pour ce qui est de la

2935

traversée des deux boulevards, est orientée un peu sur justement, bien sur le piéton d'abord et avant tout et donc ça inclut l'accessibilité universelle.

LE PRÉSIDENT :

2940

Ça a été présenté ce matin...

M. BRUNO COLLIN :

2945

Puis les affaires du métro Beaudry, je pense que c'est un cas d'exception, mais nous on n'est pas dans la STM et on n'est pas au courant des détails, mais c'est un cas d'exception parce que la manière qu'elle a été conçue à l'époque, aujourd'hui il faudrait qu'ils refassent complètement un nouvel édicule sur de Maisonneuve pour avoir un ascenseur, je crois.

2950

LE PRÉSIDENT :

Alors, on n'a pas la réponse.

M. BRUNO COLLIN :

2955

Pour la question de l'arrimage...

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

2960

Pour la question d'arrimage entre deux quartiers, bien comme je l'ai dit tout à l'heure, la question du camionnage devient un projet qu'il y a entre la Ville, le Port et le Ministère des Transports pour justement avoir une desserte du port via l'Assomption et puis ramener le camionnage sur la 25. Donc, prioritairement, le camionnage va aller entre la 25 et le port, mais plus entre le port et le centre-ville.

2965 Donc, ça c'est une annonce, c'est ce qui va être développé maintenant et puis nous du
coup, on intègre cette dynamique là dans le fait qu'on a moins besoin de, par exemple, de
dimensionner l'ensemble des axes en fonction d'un camionnage fort. Et puis, ce projet Notre-
2970 Dame, effectivement il y a le bureau de projet qui va réétudier le profil de la rue Notre-Dame et
donc bien dans ce cadre-là il y aura forcément aussi sûrement moins de place pour les
camionnage.

LE PRÉSIDENT :

2975 C'est-à-dire que c'est une considération qui, c'est-à-dire que ça ne peut pas être étudié
que... donc c'est une vision qui est actuellement exacte...

M. BRUNO COLLIN :

2980 ... et je voudrais juste ajouter. Je me suis trompé pour la station de métro Beaudry, c'est
pas vrai, il pourrait y avoir un ascenseur évidemment dans l'édicule actuel.

LE PRÉSIDENT :

2985 ... madame s'est exprimée. Est-ce que ça va?

Mme LOUISE CONSTANTIN :

2990 Oui. Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

 Merci beaucoup madame.

2995 **Mme LOUISE CONSTANTIN :**

J'avais compris que vous répondriez après-midi, mais avoir su j'aurais gardé mes questions pour qu'elles soient partagées dans la salle.

3000 **LE PRÉSIDENT :**

Mais vous allez revenir nous en reparler lors de l'audition des opinions?

3005 **Mme LOUISE CONSTANTIN :**

Si j'ai l'occasion, oui.

LE PRÉSIDENT :

3010 Merci beaucoup. Monsieur Lavallée.

M. ANDRÉ LAVALLÉE :

3015 André Lavallée, j'interviens à titre personnel. J'ai été responsable politique de l'élaboration du premier plan d'urbanisme de Montréal en 92 et du premier plan de transport en 2008. C'est sur ces considérations générales que je passe mes deux suggestions ou question. Premièrement je serais surpris, c'est une question ou une suggestion à la commission, de voir que le PPU ne prend pas fortement appui sur les propositions qui sont déjà connues sur l'implantation d'un axe fort de transport en commun. Que ça soit, on sait qu'il y aura probablement maintient d'une voie réservée sur René-Lévesque, qu'il y aura probablement un SRB Pie IX qui va se prolonger sur Notre-Dame, qu'il y aura - comme vient de l'annoncer le
3020 gouvernement du Québec - un tramway qui viendra jusqu'au centre-ville, peut-être le prolongement du REM.

3025

Mais dans tous les cas, il y a une question de vision qui est derrière ça, on ne sait pas exactement ce qui sera fait et il me semble que la présidence, la commission pardon, devrait s'inscrire dans une vision du développement, ce que deviendra le quartier. Moi ne peux pas imaginer que le quartier deviendra sans qu'il y ait un axe fort de transport en commun qui soit implanté sur Notre-Dame, ensuite sur René-Lévesque, peut-être un train sur de la Commune. Donc, je ne sais pas si je pose une question pourquoi c'est pas là ou une suggestion à la commission de ça devrait être là, mais on devrait prendre en compte pour l'avenir de Montréal et du quartier ces considérations-là.

3030

3035

LE PRÉSIDENT :

C'est l'objet même de la commission, donc on vous remercie beaucoup de rappeler à la commission. Donc, on est en amont d'un Programme Particulier d'Urbanisme, donc le programme n'est pas rédigé. L'arrondissement a déjà présenté un certain nombre de choses, je veux dire c'est même en évolution pendant la commission. Donc, ils continuent leur réflexion. Les choses ne sont pas totalement arrêtées. Donc, d'où l'intérêt d'entendre les citoyens.

3040

M. ANDRÉ LAVALLÉE :

3045

Oui, ça je comprends bien, mais je m'adresse à la commission sur le fond de la question.

LE PRÉSIDENT :

Le mandat de la commission c'est justement de faire le reflet de ce que vous venez de nous dire. À partir du moment où vous nous manifestez ça, bien c'est sûr que la commission va en tenir compte dans sa réflexion lorsqu'elle produira son rapport pour le conseil municipal.

3050

M. ANDRÉ LAVALLÉE :

3055 D'accord. Deuxième élément, il y a eu dans le contexte, il y a eu beaucoup de
discussions à travers les âges, disons les années ou les décennies quant au raccordement de
Ville-Marie et de Notre-Dame. Je comprends que le PPU n'est pas rédigé, mais justement ce
matin moi ce que j'ai entendu à l'assemblée d'information c'est des orientations du service, si je
peux me permettre de revenir 30 secondes sur ma question précédente, dans les orientations du
3060 service, c'est pas proposé l'implantation d'un axe de transport en commun.

De la même façon, par contre, dans le cas du raccordement Ville-Marie, Notre-Dame, le
service est plutôt ferme. C'est-à-dire l'option par exemple de creuser, prolonger le tunnel Ville-
Marie jusqu'à du Havre par exemple, n'a pas été retenu. J'ai entendu, j'ai mal entendu, mais j'ai
3065 entendu les raisons qui étaient évoquées ce matin et ça me semble un assemblage de
différentes raisons, mais ce n'est pas pour moi une démonstration. Donc, est-ce que la
commission a l'intention de se procurer, de se pencher sur les différentes options qui ont été
étudiées à travers. J'en défends pas une en particulier, mais est-ce que...

3070

LE PRÉSIDENT :

3075 Ce ne sera pas le mandat de la commission parce que la commission n'a pas un mandat
d'enquête, mais...

M. ANDRÉ LAVALLÉE :

3080 ... non, mais de recommandation...

LE PRÉSIDENT :

3085 ... dans la documentation que la ville a déposé à la commission, il y a un rapport assez important...

M. BRUNO COLLIN :

3090 ... Oui, il y a un rapport MTQ, Ville...

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

... rapport de 2017...

3095 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, un rapport auquel vous pouvez avoir accès actuellement sur le site de l'Office, il y a un rapport de 2017 qui a été produit qui traite justement...

3100 **M. BRUNO COLLIN :**

7, 7, 2007.

LE PRÉSIDENT :

3105 2017.

M. ANDRÉ LAVALLÉE :

O.K., et il fait quoi ce rapport-là?

3110 **LE PRÉSIDENT :**

Un document très récent.

3115 **M. BRUNO COLLIN :**

Ah oui, il y a ça aussi, oui c'est vrai.

3120 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, ce rapport-là, c'est le seul qu'on a, là.

M. BRUNO COLLIN :

3125 Mais ça c'est un rapport qui explorait la possibilité de faire un boulevard urbain de surface. Il faut dire que des études d'enfouissement, de prolongement de l'enfouissement et de boulevard urbain et d'autoroute, il y en a eu une tonne effectivement depuis 20 ans et puis oui on en a tenu compte. On a tenu compte de divers facteurs puis bien la grande étude... ah, c'est pas la MTQ, Ville qui est sur le site...

3130

LE PRÉSIDENT :

3135 Non.

M. BRUNO COLLIN :

Parce qu'on n'a pas les droits total dessus, ça fait qu'elle n'a pas été mis...

3140

LE PRÉSIDENT :

Mais il y a une étude qui est déposée à la commission...

3145 **M. BRUNO COLLIN :**

... mais ce qui est ressorti à chaque fois...

3150 **M. ANDRÉ LAVALLÉE :**

3150

... mais si vous me permettez, elle est insuffisante cette étude-là. Moi ce que je vous dis, c'est qu'il y a eu plusieurs options et en principe, j'entends, j'ai entendu ce matin dans les explications qui sont données à la commission et au public, que le service a un certain nombre de raisons qui fait que l'option n'est pas retenue. Mais je ne dispose d'aucune étude qui démontre que les avantages et les options de chacune des études, des propositions et pourquoi à travers ça on ne retient pas.

3155

3160

C'est plutôt, ce qui est évoqué, c'est plutôt une série de circonstances, de raisons circonstanciées. Peut-être que le gouvernement voudra pas payer, peut-être que ci, peut-être que ça, t'sais. Il y a bien des peut-être, mais on trace l'avenir du quartier de Montréal à travers un débat comme celui-là. Je comprends qu'il y a des avantages à avoir un boulevard urbain en surface seulement. Je comprends qu'il peut y avoir des désavantages également. Moi je pense au boulevard Charest à Québec qui est devenu un entonnoir de congestion absolument extraordinaire et puis pourtant il y a une circulation en principe beaucoup moins, Québec est beaucoup mieux desservi en autoroutes.

3165

3170

Je ne prends pas position en faveur d'une option ou une autre, je trouve que l'argumentaire qui est fourni en faveur de dire bien on met ça de côté est plutôt circonstancielle pour ne pas dire anecdotique dans certains cas. Et je suggère que la commission, je ne veux pas formuler à votre place, soit regarde les études, soit questionne le fait qu'il n'y a pas d'options ou qu'elles n'ont pas été démontrées, pas à ma satisfaction à moi, la satisfaction du public. On parle d'ouvrage pour les 50 prochaines années ou moins.

LE PRÉSIDENT :

3175

Merci beaucoup, Monsieur. Bonjour, Monsieur. Vous êtes monsieur?

M. NICOLAS ZOGHBY :

3180

Nicolas Zoghby, je vais mettre mon timer pour deux minutes. Est-ce que c'est possible de mettre la diapo du réseau cyclable, la diapo avec le réseau cyclable qui est projeté pour ce quartier-là? Parce que ma question concernait ce sujet. On n'a pas parlé du REV. Du Réseau Express Vélo. Je sais qu'il y a du potentiel dans ce quartier et surtout dans l'axe est-ouest, mais aussi l'axe nord-sud. Je voulais savoir qu'est-ce que vous comptiez faire? Est-ce que vous comptiez cibler, bien j'ai vu selon sur la carte, O.K., c'est super beau, Amherst ça serait très utile d'avoir ça en axe cyclable. Est-ce que vous avez parlé de... ou pensez à des axes vraiment protégées, trois mètres ou deux mètres de large de chaque côté, unidirectionnels...

3185

LE PRÉSIDENT :

3190

Sur quelles rues?

M. NICOLAS ZOGHBY :

3195

Bien sur n'importe quelle rue. Mais c'est juste parce que là en ce moment, on a juste des pistes qui ne sont pas aux normes dans le fond, qui sont soit bidirectionnelles sur René-Lévesque et Maisonneuve ou des bandes cyclables. Mais est-ce que vous avez pensé mettons, par exemple Amherst, ça va ressembler à quoi, ou Alexandre-DeSève ou...

3200

LE PRÉSIDENT :

Ça a été répondu tantôt...

M. BRUNO COLLIN :

3205

... oui, on n'est pas vraiment rendus là...

LE PRÉSIDENT :

3210

C'est-à-dire que vous avez déjà donné sur René-Lévesque qu'il pourrait y avoir de chaque côté...

M. BRUNO COLLIN :

3215

... oui, oui René-Lévesque c'est plus facile à imaginer parce qu'en fait c'est ça le scénario ou alors comme on a dit, ou bien on met René-Lévesque à double-sens et on double les volumes, les capacités ou bien on prolonge Notre-Dame jusqu'à Viger, Saint-Antoine. C'est les deux options. En fait, sur cette carte-là c'est ce qu'on aurait dû illustrer...

3220

LE PRÉSIDENT :

3225

... il faudrait penser que dans la version prochaine, c'est-à-dire que compte tenu que le boulevard Notre-Dame est maintenant dans sa version réaménagé, est-ce que dans la prochaine carte on pourrait voir la piste cyclable...

M. BRUNO COLLIN :

3230

... on pourrait tout de même indiquer que c'est une option.

M. NICOLAS ZOGHBY :

3235 Et pour le nord-sud, est-ce qu'il y a quelque chose de concret sur une artère, parce que Alexandre-DeSève c'est une petite rue. Amherst, est-ce que vous savez qu'est-ce qui est prévu?

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

3240 Sinon, il y a l'idée en fait, depuis longtemps, de raccorder par le parc Lafontaine jusqu'à, il y a plein de gens qui descendent, mais pour pouvoir mettre une piste bidirectionnelle, par exemple, il faut supprimer du stationnement ou il faut un sens unique, soit un stationnement. C'est pas une décision en une heure, il y a encore des études qui doivent être menées là-dessus et puis nous, on a entendu parler du REV, Réseau Express Vélo, parce qu'il y a des choses qui
3245 devraient être annoncées cette année, mais c'est encore en train d'être discuté, étudié. Ça va venir, mais c'est ça on peut pas l'intégrer nous pour l'instant.

M. NICOLAS ZOGHBY :

3250 Bien merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

3255 Monsieur, si la question est très courte?

M. JÉRÔME FÈVRE-BURDY :

Oui, je vais essayer de la faire courte.
3260

LE PRÉSIDENT :

Asseyez-vous. Vous êtes monsieur?

3265 **M. JÉRÔME FÈVRE-BURDY :**

Jérôme Fèvre-Burdy. Alors, bonjour à vous tous. Ma préoccupation, rapidement, c'est que je travaille sur la rue Ontario, je suis en fait propriétaire de deux commerces, Au petit extra, Lion d'Or avec deux autres personnes et je travaille là depuis 30 ans. Et donc, quotidiennement
3270 la rue Ontario est un stationnement bouchée, emboucané. Enfin la rue n'appartient plus ni aux résidents, ni aux commerçants, ni aux autobus. Aucune fluidité, aucun... la rue ne bouge pas. Tout ça pour l'accès de six à sept voitures par lumière verte vers le pont Jacques-Cartier.

Monsieur Labossière ayant fait une petite étude qui a démontré que ça représentait
3275 environ six pour cent du nombre de véhicule qu'on retrouvait sur le pont. Tourner donc à droite sur la rue Ontario. Donc, on bouche, on prive la ville d'une rue, on prive les résultants, les résidents d'une rue pour très peu de résultat finalement. Donc, ma question: avez-vous considéré dans le réaménagement des rues particulièrement la rue René-Lévesque, une nouvelle manière d'accéder au pont Jacques-Cartier, étant donné que si on interdisait le virage à droite sur Ontario,
3280 bien sûr il faudrait rediriger le transport, mais on rendrait la rue aux commerçants, aux résidents, on vendrait une qualité de vie et une fluidité parce que la rue pourrait devenir un axe est-ouest plus efficace et puis l'autobus 125 pourrait recirculer à nouveau, les vélos, les personnes âgées, enfin bref. Donc, avez-vous considéré un nouvel accès des voitures vers le pont Jacques-Cartier par d'autres rues que la rue Ontario dans votre nouveau projet?

3285

M. BRUNO COLLIN :

Oui, bien en fait, depuis le début on considère l'hypothèse d'interdire le virage à droite sur Papineau en pointe d'après-midi. Il reste des validations à faire, mais non on n'a pas... par
3290 contre, explorer...

LE PRÉSIDENT :

Virage à droite en provenance de?

3295

M. BRUNO COLLIN :

En provenance de l'ouest...

3300

LE PRÉSIDENT :

Donc, on pourrait pas prendre la rue Papineau du tout?

M. BRUNO COLLIN :

3305

Bien surtout en pointe d'après-midi, en fait, c'est là le problème. C'est quand on vide le centre-ville à la fin de la journée. Par contre, on n'a pas vraiment exploré l'hypothèse de remplacement de ce... c'est pour ça, si ça s'avérait à être ça, au contraire, ce qu'on explore comme boulevard urbain dans le sud du quartier va plutôt dans le sens de déjà réduire les...

3310

M. JÉRÔME FÈVRE-BURDY :

3315

... l'accès vers le pont.

M. BRUNO COLLIN :

3320

Oui, mais tout ça n'est pas vraiment grave parce que le pont l'avant-midi sert d'entonnoir, ou de filtre et il ne crée pas d'embouteillage dans la ville. À la fin de la journée c'est l'inverse. C'est la ville qui devient le lieu d'embouteillage. Alors ça, ça peut être envoyé ailleurs ou ça peut être canalisé différemment.

3325 Et aussi le transport pendulaire matin et soir en voiture autonome, c'est quelque chose
qu'on essaie de privilégier en transfert modal vers le transport en commun. Là actuellement c'est
absurde de parler de faire ça, parce qu'il n'y en n'a pas d'option à l'heure de pointe du matin et du
soir. Mais on parle justement de ramener un nouveau, soit un SRB, soit un tramway et cette
addition d'un nouveau transport en commun, là c'est fondamental à notre projet de PPU.
3330 Monsieur Lavallée juste avant est venu parler en disant vous avez pas, vous avez pas... tout le
PPU est construit sur cette hypothèse-là, sinon il y a rien qui fonctionne.

M. JÉRÔME FÈVRE-BURDY :

3335 Je suis heureux de vous l'entendre dire.

LE PRÉSIDENT :

3340 Merci. Ça va avec votre question. Merci beaucoup d'être venu. La commission va
ajourner. Merci.

3345
AJOURNEMENT DU MIDI
FIN DU FORUM TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

REPRISE
FORUM MILIEUX DE VIE COMPLETS

3350 **LE PRÉSIDENT :**

On s'en excuse, la période de questions de ce matin s'est prolongée jusqu'à il y a 15
minutes environ. Alors, merci beaucoup de votre présence. Bienvenue à ce deuxième forum

3355 citoyen qui se tient dans le cadre de la consultation publique organisée par l'Office de
consultation publique de Montréal sur l'avenir du secteur des Faubourgs. Cette séance se
déroulera en français, mais les gens qui souhaitent s'adresser en anglais à la commission sont
invités de le faire en toute liberté.

3360 This meeting will be conducted in French, but if you wish to ask a question or address the
Commission in English, you are welcome to do so.

3365 Je nomme Bruno Bergeron, je suis commissaire à l'Office de consultation publique de
Montréal et je préside cette commission assisté de madame Danielle Casara, ici à ma gauche,
et monsieur de Christian Giguère, ici à ma droite, tous deux commissaires aussi à l'Office de
consultation.

3370 La première phase de la consultation sur l'avenir du secteur des Faubourgs, celle qui
est réservée à l'information et aux échanges, a débuté le 19 février à l'Écomusée du fier
monde. À cette occasion, l'arrondissement Ville-Marie a présenté sa vision encore à l'état
d'ébauche et des orientations d'aménagement pour le quartier. Un enregistrement vidéo de la
séance du 19 février est disponible sur le site web de l'Office.

3375 Cet après-midi nous entreprenons le deuxième de quatre forums thématiques. Le
premier, ce matin, portait sur les transports et déplacements. Cet après-midi ce sera le forum
sur les milieux de vie complets. Les deux prochains forums se dérouleront la semaine
prochaine toujours ici à l'Espace Fullum et auront pour thèmes l'architecture, le patrimoine et
les paysages et en après-midi la vie communautaire.

3380 Chaque forum suivra plus ou moins le même déroulement : Le forum débute par une
présentation thématique de l'arrondissement, suivi d'une période de questions. Et chaque
forum se termine par un atelier de création et de discussion. Toutefois, le 23 mars, la semaine
prochaine, il y aura des experts invités qui vous feront part de certains points de vue pour,
nous souhaitons, alimenter les discussions.

3385 Donc, le forum de cet après-midi aborde la question des milieux de vie complets. Qu'est-ce qu'on entend par milieux de vie complets. C'est une notion de plus en plus réclamée et souhaitée par les citoyens où qu'ils habitent. Il s'agit d'un milieu de vie où il est possible de réaliser l'ensemble de ses activités quotidiennes comme travailler, étudier, consommer, se récréer et profiter d'un espace vert et ce, à distance de marche de sa résidence.

3390 Un milieu de vie complet comprend donc toutes les activités de la vie quotidienne. On dira qu'il s'agit d'un milieu qui est caractérisé par une mixité des usages ou des fonctions. Mais avant tout, un milieu de vie complet est un milieu de vie axé sur le bien-être de ses citoyens où il est agréable de vivre et où on peut s'épanouir.

3395 Le secteur des Faubourgs est un territoire relativement grand, de sorte qu'il est sans doute souhaitable d'y retrouver plusieurs milieux de vie complets. Nous nous posons la question, nous vous posons la question, à vous de nous en dire davantage cet après-midi.

3400 Tout ce qui sera dit au cours de l'audience sera sténotypé. Les transcriptions font partie du dossier de documentation de l'Office qui est à la fois disponible sur le site Internet de l'Office et au bureau de l'Office de consultation. Les transcriptions seront accessibles dans une semaine environ.

3405 Par ailleurs, sachez que l'Office de consultation publique de Montréal a pris l'habitude de faire des photographies et d'enregistrer des vidéos pendant les différentes activités de ses commissions pour ses archives et pour une éventuelle utilisation dans ses publications. S'il y a parmi vous des gens qui ne veulent pas être photographiés ou filmés, nous vous prions d'en aviser le personnel de l'Office qui est à la table d'accueil à l'arrière de la salle.

3410 The OCPM usually takes pictures and makes videos during information sessions and public hearings. If you don't want to be photographed or filmed, please inform the Office's employees at the reception desk behind.

3415 Dans quelques instants, je cèderai la parole à monsieur Bruno Collin, qui est à mon extrême gauche, avec son équipe qui pourra faire la présentation de ce forum sur les milieux de vie complets.

Alors, Monsieur Collin, s'il vous plaît.

3420

M. BRUNO COLLIN :

Merci. Bien, en fait je suis accompagné de Charlotte Horny, d'Olivier Légaré et de Christophe Ripeau. Et la présentation de cet après-midi c'est Olivier qui va la faire. Voilà.

3425

M. OLIVIER LÉGARÉ :

Bonjour. J'aimerais signaler qu'on est également accompagné en soutien de monsieur Alain Lavoie du service de la diversité et de l'inclusion sociale, à la table à l'extrême droite et monsieur François Cadotte du service de l'habitation.

3430

Donc, la présentation sur les milieux de vie complets va se faire en quatre parties. Donc, je vais d'abord faire une brève mise en contexte, ensuite je vais revenir avec une évolution historique et faire un bilan de la situation actuelle et terminer avec notre vision d'aménagement et des propositions relatives aux milieux de vie complets.

3435

Donc, le territoire est délimité par les rues St-Hubert - si monsieur Collin peut pointer pendant que je présente - donc, St-Hubert, la rue Sherbrooke, la rue Fullum et au sud le fleuve Saint-Laurent. Le secteur comprend des majeures implantations telles que l'usine Molson, les équipements de Radio-Canada et le quartier centre-sud qui est le secteur le plus habité.

3440

Donc, sur cette perspective de 1927, on peut voir que le quartier était en soi un milieu de vie complet. On voit ici l'axe commercial de la rue Ste-Catherine. S'il vous plaît, pointez,

3445 Monsieur Collin. Et plusieurs églises telles que Ste-Brigitte et Saint-Pierre-Apôtre. Les voies ferrées constituent l'infrastructure de transport la plus envahissante à cette époque.

3450 Les grands chantiers de rénovation urbains tels que l'aménagement de l'autoroute 520, la construction de Radio-Canada ont eu de graves conséquences sur les activités humaines du quartier et ont laissé toute la place à la voiture.

3455 Le Faubourg Québec offre une mince lueur – si monsieur Collin peut le pointer, s'il vous plaît – puisqu'il s'agit d'une amorce de la réoccupation du quartier dans un espace qui était occupé par des voies ferrées dans la diapositive précédente. Mais revenons à l'origine. La genèse de l'urbanisation du secteur des Faubourgs prend sa source dans l'extension du Vieux-Montréal au-delà de ses fortifications.

3460 En 1825 la majeure partie du secteur est agricole, mais déjà la rue Notre-Dame, donc l'axe horizontal, voit s'implanter des commerces et un début d'urbanisation se poursuit vers le nord autour de l'axe de la rue de la Visitation. La maison Marguerite-Hay, qui est représentée en photo, demeure le seul témoin résidentiel de cette époque. La construction de l'îlot des Voltigeurs où elle était intégrée remonte à l'époque de la guerre d'indépendance américaine.

3465 La carte de 1846 montre bien les débuts du faubourg. Déjà, le secteur a ses églises, notamment Saint-Pierre-Apôtre en 1850 qui apparaît à la photo et des habitations faubouriennes se déploient sur ce qui est était autrefois des terres agricoles. La prison au Pied-du-Courant offre aussi d'autres types d'options de logements temporaires à des gens qui ont marqué l'histoire.

3470 Le secteur du PPU est un véritable quartier ouvrier au tournant du 20^e siècle. Sa densité de population est plus élevée que jamais et ses activités notamment industrielles sont à leur apogée. Des infrastructures de transport font également leur première incursion dans le cadre bâti avec la gare Viger. Dans la foulée, plusieurs équipements sont construits pour offrir des services tels que l'Hôpital Notre-Dame, en photo en haut à droite, dont la construction s'amorce en 1880 et dont les débuts modestes, à peu près 25 lits, ne laissent pas envisager

3475 qu'il ira jusqu'à occuper aujourd'hui un îlot complet. Également, en bas à droite on voit l'École Salaberry construite en 1908 donc juste après ce plan.

3480 La construction d'infrastructures pour le quartier se poursuit dans la première moitié du 20^e siècle. Le quartier ouvrier comprend maintenant une bibliothèque construite, donc qui est au milieu, la photo du milieu, qui est construit en 1917 et le bain généreux en bas à droite qui est construit en 1926. Le déploiement des activités industrielles et la construction du pont Jacques-Cartier ont un grand impact sur le tissu urbain, autant qu'entre elles-mêmes comme en fait foi la saga de l'usine de savon Barsalou à l'origine de la courbe, que monsieur Collin peut pointer, qui est connue, du pont.

3485 Depuis cette époque, le quartier a vu plusieurs milieux de vie disparaître, notamment avec l'agrandissement du boulevard Dorchester, aujourd'hui René-Lévesque, et les démolitions précédents la construction du site de Radio-Canada qui comprenait des commerces et des lieux cultes comme en fait foi les photos. Au total, on parle de 900 logements et plus ou moins 5 000 personnes qui ont disparu dans cette opération.

3490 Le secteur habité correspond au secteur mis en évidence ici. Puisque le secteur est constitué d'un amalgame de plusieurs périodes de développement, plusieurs appellations lui ont été attribuées. Donc, Faubourg Québec, Centre-Sud, le Faubourg à mélasse, quartier Saint-Jacques. Pour cette raison, le PPU s'en tient à l'appellation des Faubourgs, qui comprend également la majeure partie du village gai souvent associé à la rue Ste-Catherine, qui apparaît maintenant. Le secteur habité du PPU compte une population d'à peu près 24 000 habitants répartis à travers à peu près 14 000 ménages, donc plus d'un ménage sur deux est constitué d'une personne.

3500 Par ailleurs, la vaste majorité des logements du secteur sont occupés par des locataires, grosso modo 70%, et on constate que les coûts des loyers ont augmentés de façon significative dans une proportion supérieure à l'ensemble du territoire montréalais. Cette carte de diffusion démontre que la plupart des logements sociaux se sont construits au cours des décennies 1970 et 80, contrairement à la... on voit en ce moment la coopérative Val Perché

3505 qui s'est construite plus tard. Les points de couleur les plus pâles sont les logements construits, donc dans ces années.

3510 Dans le futur rapproché, on peut noter que le redéveloppement du site de Radio-Canada comprendra la construction de 20% de logements sociaux supplémentaires, ce qui explique le point foncé sur ce site toujours occupé en majorité par des stationnements. Enfin, il est à prévoir que les nouveaux sites à développer devront se conformer au règlement central de la Ville qui devrait être adopté en novembre, appelé familièrement le 20, 20, 20 pour un 20% de logement social, 20% de logement abordable et 20% de logement familial.

3515 On remarque une grande variété d'équipements de sport et loisirs municipaux tels que la bibliothèque Père-Ambroise en photo. Mais une demande pour des terrains de sport et une piscine extérieure se fait de plus en plus pressante. De plus, il est à prévoir que la demande croîtra avec le redéveloppement des grands sites en transformation du PPU. Le secteur abrite aussi une grande quantité d'organismes communautaires en constante recherche de locaux
3520 abordables. Une démarche de consultation demandée par les groupes de la communauté LGBTQ+ est en cours à propos des besoins pour loger ces organismes.

Par ailleurs, le quartier comprend également une vaste gamme d'espaces privés dédiés à la culture telle que des théâtres, des salles de spectacle et des musées.

3525 Une particularité du secteur est la présence de nombreux petits parcs, « pocket park » qui viennent souvent des incendies, qui sont hérités souvent des incendies du week-end rouge de 1974 et de plusieurs jardins collectifs ou communautaires pour lesquels la demande est forte. Le secteur est aussi adjacent à un grand parc, le parc Lafontaine. Les grandes
3530 installations que nous remarquons sont le parc du Pied-du-Courant – si on peut pointer, s'il vous plaît – qui est très occupé en été, dès l'ouverture du village du Pied-du-Courant. Le belvédère du Chemin-Qui-Marche est un autre équipement significatif à Montréal qui offre un point de vue unique sur le fleuve et les installations portuaires. Le plus grand parc du secteur demeure le parc des Faubourgs, mais celui-ci présente plusieurs problèmes liés à son accès.

3535

Le projet de réaménagement de la tête de pont qui est sur la table depuis l'administration Bourque vise d'ailleurs à rétablir les liens de transport actif à l'intérieur du parc, permettant ainsi d'augmenter la superficie réelle de ce parc et pourrait également offrir l'occasion d'aménager un local dans le talus afin d'animer le parc. Donc, si on veut rêver.

3540 Le territoire du PPU comprend trois écoles primaires représentées par les points bleus, une école secondaire et des établissements spécialisés. La capacité d'accueil des écoles du quartier indique une réserve de quelques classes par rapport au besoin, mais le redéveloppement du secteur à requalifier créera très certainement une demande supplémentaire. C'est pourquoi cet exercice de planification se fait conjointement avec la
3545 CSDM pour planifier les besoins futurs en établissement scolaire.

Le secteur est majoritairement résidentiel, mais également un lieu d'emploi avec des commerces et quelques grands pôles d'emploi. Le seul pôle, dans les pôles qu'on voit en ce moment, qui est appelé à disparaître complètement est celui de Molson. La maison de Radio-
3550 Canada de son côté effectuera son déménagement de la tour vers le nouveau bâtiment en construction dans les années à venir. La tour devrait maintenir des bureaux permettant ainsi de conserver les emplois sur le site en phase avec les objectifs du présent exercice de consultation. On voit la CSN sur la photo et le bâtiment de la SQ en arrière.

3555 Les rues commerciales du quartier ont, au cours des dernières années, développé des spécialités propres. Si la rue Ste-Catherine présente un caractère plutôt lié aux divertissements, la rue Ontario a vu s'implanter une grande variété de commerces de proximité. Malgré tout, les secteurs plus au sud tels que Faubourg Québec sont pénalisés puisqu'ils sont fortement isolés de l'ensemble de l'arrondissement et éloignés de ces rues
3560 commerciales. Le développement des zones à requalifier doit être l'occasion de réparer cette situation et d'offrir une bonne complémentarité sans cannibaliser les commerces existants.

Enfin, la rue Ontario subie fortement les effets du trafic journalier à l'heure de pointe d'après-midi, plus particulièrement en été lorsque la rue Ste-Catherine est fermée. Ainsi le
3565 secteur présente une complexité, mais aussi une mixité très enviable, propre à un quartier

urbain complet, mais il est pénalisé fortement par les grandes ruptures provoquées par les infrastructures routières qui apparaissent en fuchsia ici.

3570 Donc, notre vision et nos propositions. Afin de permettre la création de milieux de vie complets dans les secteurs en requalification, il est proposé de miser sur les richesses du milieu de vie existant, de le reconnecter au secteur en requalification et d'atténuer les nuisances du trafic routier existant.

3575 Actuellement, le secteur est pour le moins hostile aux piétons avec sa configuration dédiée à 100% aux circulations automobiles ou au camionnage. Tout d'abord, la vision proposée prévoit de réduire le plus possible l'empreinte des infrastructures routières existantes. Cette transformation offre l'occasion d'assurer la continuité entre le quartier existant et le Vieux-Montréal, mais également de dégager de nouveaux accès au fleuve.

3580 Enfin, le retissage d'un tissu urbain bâti reprenant les caractéristiques du Vieux-Montréal permet d'amener un bassin de population suffisant pour prolonger la vie de quartier du quartier existant vers le sud et reconnecter les secteurs les plus isolés de l'ensemble du territoire du PPU.

3585 On estime possiblement 10 000 nouveaux logements et de 15 000 à 18 000 personnes, ce qui permettra à l'arrondissement de retrouver une population comparable à celle des années 60. L'inclusion de logements dédiés aux familles rendra nécessaire la présence de nouveaux établissements scolaires, de locaux dédiés à des organismes communautaires et des services pour les citoyens.

3590 Si la mixité des fonctions et l'approche préconisée sur l'ensemble du secteur, il pourrait être envisagé de donner un caractère commercial de proximité au futur tronçon des rues Notre-Dame et de la Gauchetière, mais également de prolonger la continuité commerciale de la rue Ste-Catherine, qui est le petit trait jaune en haut. Donc, on voit ici un peu l'ambiance
3595 qu'on pourrait dégager. Donc, on reconnaît ici la tour de Radio-Canada existante à droite et

l'aménagement d'un futur parc sur la gauche avec quelques commerces de proximité sur la future avenue de la Gauchetière.

3600 La présence de nouveaux parcs sera nécessaire pour les résidents futurs et le projet de tête de pont offre l'occasion en rendant accessible le parc des Faubourgs. Il permet d'augmenter la superficie d'un parc existant. De son côté, l'extension de la rue de la Commune permettra l'extension du belvédère du Chemin-Qui-Marche. Comme on voit une simulation. Tous ces services et équipements de même que les nouveaux commerces en plus de desservir les nouveaux résidents, représentent une opportunité de desservir l'ensemble du
3605 secteur dans une perspective de complémentarité et favorise l'osmose entre tous les secteurs du PPU.

Ainsi, l'approche préconisée constitue une reconstruction sensible prenant en compte l'existante et les richesses patrimoniales du quartier en opposition à l'approche de table rase
3610 qui a marqué le quartier au cours des années d'après-guerre. Cette vision constitue l'état de notre réflexion aujourd'hui, mais nous espérons que le forum pourra nous aiguiller sur les éléments qui pourraient être améliorés ou qui auraient pu être oubliés.

3615 Merci.

LE PRÉSIDENT :

3620 Merci beaucoup de cette présentation. Va débiter maintenant la période de questions. Vous pourrez poser vos questions, on a une période d'environ une heure pour poser les questions. Si la période d'une heure n'était pas suffisante, on va reproduire le modèle de ce matin. Il y a une salle derrière où la commission se déplacera avec les représentants de l'arrondissement pour vous permettre de poursuivre la période des questions pendant le déroulement de l'atelier créatif.

3625 Je vous rappelle que les questions doivent toujours être adressées au président de la commission. Toutes les réponses, qu'elles proviennent d'un représentant de l'arrondissement

ou encore de personnes-ressources de l'arrondissement devront être adressées directement aux commissaires. Les commissaires pourront intervenir à tout moment pour obtenir de l'information supplémentaire ou encore des clarifications. Si une réponse ne peut pas être donnée par l'arrondissement, elle devra être fournie par écrit dans le meilleur délai. Toutes les réponses sont publiques, elles font partie du dossier de documentation qui est accessible à tous ceux qui visitent le site Web de l'Office.

La période de questions n'est pas le moment pour exprimer son opinion. Nous sommes ici pour obtenir des précisions sur ce qui est présenté.

En terminant, j'ai pour tâche de favoriser la participation de tous et de permettre de bien se renseigner sur la proposition de l'arrondissement. Pour y arriver, rien de tel qu'un climat serein et courtois. C'est pourquoi nous ne tolérons ni manifestation, ni remarque désobligeante, ni propos diffamatoire, ni attitude méprisante.

J'invite donc toutes les personnes qui sont présentes aujourd'hui à ne pas hésiter à poser leurs questions, particulièrement en ce qui concerne les femmes qui, selon les données qui nous sont compilées, participeraient moins. Ne pas poser toutes les questions qui nous viennent à l'esprit entraînerait fort probablement un projet urbain qui ne serait pas à l'image des réalités vécues par les citoyens du quartier ou par les Montréalaises et les Montréalais en général. On sait que la sécurité des femmes ou de la place à faire aux enfants et toute autre préoccupation de cet ordre doivent faire l'objet des préoccupations d'aménagement. Venez donc nous en parler. Il est important que toutes les personnes qui le désirent puissent prendre la parole au cours des différentes activités de cette commission afin de bonifier le Programme Particulier d'Urbanisme à venir. Lequel devrait être le plus près possible des préoccupations de Montréalaises et des Montréalais.

On a ici à l'avant deux micros, il y en a un dédié aux hommes, il y en a un qui est dédié aux femmes et quel que soit votre orientation, si vous vous sentez plus à l'aise de vous présenter à un micro ou l'autre, vous êtes les bienvenues.

3660 Alors, je demanderais à ceux et celles qui souhaitent poser des questions à l'arrondissement ou aux panélistes de s'approcher au micro. On voit que c'est déjà commencé. Donc, on passe à la période des questions.

Alors, on va commencer par madame. Bonjour, Madame.

Mme SAKI SATSUKI AIDA :

3665

Bonjour. Mon nom, c'est ça?

LE PRÉSIDENT :

3670

S'il vous plaît, vous vous nommez, oui.

Mme SAKI SATSUKI AIDA :

3675

Saki Satsuki Aida.

LE PRÉSIDENT :

3680

Parfait.

Mme SAKI SATSUKI AIDA :

3685

Je sais qu'on parle de milieu de vie au niveau du Faubourg. Le Faubourg est adjacent à d'autres quartiers qui ne sont pas développés au niveau des milieux de vie qui sont, pour ma part, le centre-ville, qui a eu beaucoup de développement résidentiel avec les tours à condo et tout ça, mais que le milieu de vie n'a pas été mis de l'avant. Pour moi, j'espère que... Est-ce que le milieu de vie va aider à combler la lacune du centre-ville pour mixer avec le milieu de

3690 vie des faubourgs, donc au niveau de la proximité entre les deux. Est-ce que c'est pris en considération?

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Collin.

3695 **M. BRUNO COLLIN :**

3700 Oui. En fait, c'est sûr que le contexte il est pris en compte, mais on n'essaie pas de faire porter le caractère au milieu de vie du centre-ville dans le quartier des Faubourgs. En fait, on regarde le quartier des Faubourgs en tant que lui-même. Et puis, le centre-ville lui-même, la Ville travaille d'arrache-pied également pour le rendre de plus en plus un milieu de vie lui-même. Il y a de plus en plus de logements d'ailleurs au centre-ville et c'est une tendance lourde qui favorise un centre-ville vivant.

Mme SAKI SATSUKI AIDA :

3705 Mais c'est ça, il y a beaucoup de logements effectivement qui ont été mis de l'avant, mais on parle de milieu de vie, école, parc, développement communautaire qui ne sont pas mis de l'avant au centre-ville, mais qui pourraient apporter en fin de compte une contribution avec le côté adjacent des Faubourgs. Donc, j'aimerais m'assurer qu'on puisse... Parce que moi présentement, mes enfants vont à trois kilomètres à l'école présentement. Ils doivent quitter le centre-ville pour aller ici, pour aller à l'école primaire.

3715 Je pense qu'au niveau proximité comme on sait qu'il n'y a pas de développement au centre-ville qui est dédié à ça autre que résidentiel, les Faubourgs, je pense, qu'ils devraient prendre en compte ces choses-là pour pouvoir amener aussi la population à s'intégrer ensemble dans les quartiers.

LE PRÉSIDENT :

3720 Je vous remercie beaucoup, Madame. Ça serait important que vous veniez en parler à la commission aussi lors des sessions d'auditions des opinions ou en ligne. On sait qu'il y a les forums aujourd'hui, mais vous aurez bientôt sur le site Web de l'office la possibilité de vous exprimer aussi dans des mini mémoires en ligne donc, que vous pouvez écrire.

3725 Et aussi, si vous avez des questions par rapport à ça, vous pouvez vous adresser à l'accueil à l'arrière, parce qu'il y a une possibilité aussi de vous exprimer de façon différente. Alors, on vous invite aussi, si vous avez moins de temps par exemple pour venir à notre session d'opinion en avril, bien vous pouvez aussi le faire soit en ligne ou encore en vous adressant ici aux gens à l'arrière qui pourront prendre note sur différents moyens qui sont mis
3730 à votre disposition pour vous permettre de vous exprimer.

Merci beaucoup, Madame.

Mme SAKI SATSUKI AIDA :

3735 Parfait, merci.

LE PRÉSIDENT :

3740 Monsieur?

M. GUILLAUME LE NY JEAN :

3745 Bonjour. Mon nom est Guillaume Le Ny Jean, je suis évaluateur agréé en immobilier. Ma question porte sur le logement social. En fait, j'habite en coopérative, une très grande coopérative de 182 logements. Ma question est à savoir si la Ville est sensibilisée aux problèmes de paiement des loyers dans les coopératives. Le pourcentage qui est accordé

3750

pour pouvoir réaliser les projets se rapproche très souvent dans les milieux centraux urbains du 95% du loyer économique. Ce qui fait en sorte qu'il y a beaucoup de ménages qui n'arrivent pas à payer leur loyer, ce qui met en danger la pérennité des coopératives.

3755

Donc, j'aimerais savoir si la Ville est prête à faire, à prendre les moyens pour que le pourcentage du loyer économique qui est permis soit diminué de 95 voire 85 à 75% du loyer économique?

3760

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est toute la dynamique justement de la hausse du taux moyen des logements dans le quartier qui font en sorte que...

3765

M. GUILLAUME LE NY JEAN :

Bien, en fait le calcul est basé non pas sur le quartier, mais sur l'île au complet. Ce qui est aussi un problème. Les loyers ne sont pas équivalents d'un arrondissement à l'autre. Donc, ça serait aussi important d'aller militer pour faire ramener l'échelle de calcul du loyer économique sur une base plus locale à l'arrondissement ou même dans le district, si c'est possible.

3770

LE PRÉSIDENT :

3775

Donc, Monsieur Collin, je ne sais pas s'il y a quelqu'un qui peut répondre à ça. C'est toute la question de l'habitabilité dans le quartier central où les pressions développements, la gentrification tout ça, font en sorte qu'il y a une hausse importante du coût du logement et la création des coopératives d'habitation, donc le logement social, communautaire.

M. OLIVIER LÉGARÉ :

3780

Bien, on a monsieur Cadotte du service de l'habitation auquel on a fait signe, qui s'engage à répondre par écrit à cette question-là.

LE PRÉSIDENT :

3785

D'accord. Donc, il y a aura une réponse par écrit qui vous sera donnée. Cette réponse sera placée sur le site de...

M. GUILLAUME LE NY JEAN :

3790

Juste pour qu'on soit clair, j'aimerais savoir si la Ville peut s'engager à militer pour faire diminuer le pourcentage, si elle peut s'engager aussi à militer pour ramener la base de calcul sur le district ou au niveau de l'arrondissement, mais pas sur la Ville en entier.

LE PRÉSIDENT :

3795

D'accord. On a pris bonne note avec notre sténotypiste, de votre question. Merci beaucoup, Monsieur.

3800

Madame?

Mme LUCIE DUFOUR :

3805

Oui. Alors, Lucie Dufour, j'habite à la coopérative Val Perché. En passant là, je ne suis pas sûre je suis d'accord avec la proposition du monsieur, parce que dans mon coin ça augmenterait peut-être nos loyers.

LE PRÉSIDENT :

3810 Pardon. Voulez-vous juste préciser pourquoi vous ne seriez pas d'accord?

Mme LUCIE DUFOUR :

3815 Parce que dans mon coin ça pourrait peut-être augmenter le loyer, parce que si on le fait sur la base du district, on est près du Vieux-Montréal nous. Donc, ça pourrait peut-être augmenter, en tout cas. Vous voyez les loyers médians ça dépend, là, il faut comme réfléchir à ça. En tout cas, on pourrait en discuter avec le monsieur, mais bref.

3820 Mais ce n'était pas pour ça que je voulais intervenir ici.

LE PRÉSIDENT :

Mais c'est une belle intervention tout de même, merci beaucoup.

3825 **Mme LUCIE DUFOUR :**

3830 Donc, je voulais intervenir parce que bon, je suis à la coopérative Val Perché. Vous avez montré une photo de chez nous tantôt. Alors, on est situé dans le secteur qui dit déstructuré à requalifier. Ce qui est une très, très bonne description du secteur. Et moi je voulais vous parler des commerces de proximité.

3835 Tantôt vous disiez bon, on ne veut pas cannibaliser les commerces de la rue Ontario. On parle de complémentarité des services de proximité, donc des commerces de proximité, j'imagine. J'aimerais que vous élaboriez de façon plus concrète, parce que chez nous il n'y a pas, il y a rien, il n'y a pas de commerce. Si tu fais une recette puis il te manque un ingrédient, tu demandes à la voisine, si tu ne l'as pas bien, bien tu changes de recette, parce que t'as pas le choix. Donc, c'est pour ça que je me dis bon, on ne fera pas de cannibalisme pour les

commerces de la rue Ontario, quand on parle des dépanneurs ou des épiceries. Je pense qu'il y aurait moyen d'avoir quelque chose de semblable.

3840

Alors, je veux savoir, quand vous parlez de service de complémentarité des commerces, bien c'est quel type de complémentarité, quel type de commerce vous voyez dans notre quartier?

3845

LE PRÉSIDENT :

Ça, c'est une question puis la commission va aussi poser une question qui est en complément de madame, parce que je pense que c'est une question qui est plus large. C'est que naturellement, la rue Ontario, comme vous l'avez explicité, est une rue où on retrouve maintenant beaucoup de commerces de proximité. La rue Ste-Catherine a subi certaines transformations, a perdu un peu de commerce et toute la portion sud n'a très, très peu de commerce de proximité. Toutefois, on a là trois très grands projets urbains de développement. Donc, celui de Mach à Radio-Canada, celui de la Molson, celui du Pied-du-Courant et on prévoit dans chacun de ces secteurs des artères commerciales.

3850

3855

Vous nous avez parlé lors de la soirée d'information de la masse critique qui était nécessaire pour faire vivre ces artères commerciales là. Alors, la question de madame c'est, comment on va être en mesure de vraiment réaliser des artères commerciales vivantes et, disons accessibles, parce qu'on sait que construire du commerce de détail dans des bâtiments neufs ça coûte beaucoup plus cher pour le commerçant que sur la rue Ontario.

3860

Donc, est-ce qu'il y a des mesures, est-ce qu'il y a des études qui sont faites, est-ce qu'il y a des moyens que vous prenez pour vous assurer que les artères commerciales qui sont proposées puissent être réellement réalisées?

3865

M. BRUNO COLLIN :

3870 En fait, le souci de complémentarité c'est beaucoup entre Ste-Catherine et Ontario et éventuellement dans le projet de l'îlot de Radio-Canada qui pourrait y avoir du commerce. Il faudrait s'assurer qu'au total on ne vienne pas cannibaliser des dynamiques qui ne fonctionnent bien. C'était juste ça le bémol. C'est clair que dans la partie plus au sud du boulevard, le problème principal ici, oui c'est le manque de commerce, mais c'est peut-être le manque de consommateur de commerce, c'est-à-dire que là, on va amener une population idéalement plus importante qui va faire en sorte que là, la roue va tourner de façon plus équilibrée. Comme d'ailleurs dans le faubourg des Récollets où là il commence à y avoir suffisamment de résidents et de travailleurs, enfin de population et d'usagers pour faire marcher justement de la restauration, du commerce de quartier, puis tout ça.

3880 **LE PRÉSIDENT :**

Mais on sait que le commerce ne vient pas avant les résidents. Donc, il faut amener les résidents pour qu'il y ait des commerçants qui puissent être intéressés à aller dans les locaux commerciaux qui sont proposés. Donc, d'où l'importance d'avoir des locaux commerciaux, mais le temps qu'ils soient occupés peut mettre le temps où la masse critique nécessaire pour faire vivre un commerce puisse être là.

Mme LUCIE DUFOUR :

3890 Ça, je le comprends, c'est dans cette perspective-là que je posais la question. Parce que, j'ai juste en tête, on est allé à la consultation sur la gare hôtel Viger puis le commerce qui est prévu dans ce coin-là c'est du commerce du luxe. Mais nous là, ça ne nous aidera pas, ce n'est pas de ça qu'on a besoin, c'est du commerce ordinaire pour du monde ordinaire. Voilà.

3895 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. Monsieur?

M. ANDRÉ GAGNON :

3900 Oui. André Gagnon. Quand on a annoncé la consultation, d'une part j'ai beaucoup apprécié qu'on parle du secteur comme des Faubourgs qui a, un nom qui a une historicité, mais aussi un nom qui est pluriel et qui permet, comme vous l'avez dit tantôt, qui peut y avoir plusieurs milieux de vie. On a parlé aussi que la consultation visait notamment la revitalisation du Village et du Centre-Sud.

3905 Mais depuis, j'ai vu dans les documents le Village a disparu, on l'a mentionné à peine dans la présentation tantôt. Et je ne vois, dans ce qui est proposé, absolument rien pour s'assurer que ce milieu de vie qui est le Village, qui existe maintenant depuis 45 ans, il faudrait bien se le mettre dans la tête et finir par le mettre sur la carte, ce qu'on n'aura jamais fait, que
3910 ce milieu de vie soit complété. Il n'y a ni centre culturel ni centre communautaire. Le Village, la rue Ste-Catherine ça a été la première partie qui a été piétonnisée et c'est quasiment ajouter l'insulte à l'injure que la première partie qu'on va adopter pour la piétonisation c'est la partie ouest et non pas la partie est. On dirait toujours que ce qui se passe dans l'est c'est beaucoup moins intéressant que ce qui se passe dans l'ouest et à fortiori, semble-t-il, quand il s'agit du
3915 Village gai.

On ne m'empêchera pas de penser que c'est un relent d'homophobie systémique, qu'on ait tant de misère à nommer un quartier et le reconnaître, l'identifier et lui fournir les ressources dont il aurait besoin pour exister. Ce quartier-là s'est développé depuis 45 ans
3920 sans compter sur l'aide de la Ville, en fait il est né à cause de la répression que le service de police de la Ville de Montréal faisait dans le centre-ville. Et il serait peut-être temps que la Ville de Montréal se responsabilise et qu'elle nous compense pour la répression qu'elle a exercée pendant des siècles, et peut-être qu'elle investisse dans ce quartier-ci pour l'améliorer. Parce que ce qu'on voit pour le moment, quand on nous parle d'un centre commercial dans le
3925 quartier des Lumières, c'est que ça risque de déstructurer la rue Ste-Catherine qu'on a revitalisée avec beaucoup d'efforts.

LE PRÉSIDENT :

3930 Je vais vous arrêter, parce que... j'adore votre propos. On l'a tout pris en note, parce que ça...

M. ANDRÉ GAGNON :

3935 Mais je voudrais savoir qu'est-ce qu'il y a de concret?

LE PRÉSIDENT :

3940 ...ça relève de l'opinion, mais ça ne relève pas des questions.

M. ANDRÉ GAGNON :

3945 Non, mais ça relève des questions parce que je ne vois rien de concret...

LE PRÉSIDENT :

3950 Non, mais ça sous-tend des questions, mais vous ne les posez pas.

M. ANDRÉ GAGNON :

Bien, je les pose, je vous les pose, là.

3955 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

M. ANDRÉ GAGNON :

3960

Si vous me laissez terminer, je vous les pose. Qu'est-ce qu'il y a de concret pour la revitalisation du Village? Je suis résident de ce quartier-ci depuis, la première fois depuis 41 ans et je ne vois rien de concret pour la revitalisation du Village, que nous avons porté comme communauté à bout de bras, sans jamais avoir une aide significative de la Ville de Montréal.

3965

LE PRÉSIDENT :

3970

Ne partez pas tout de suite, ne partez pas tout de suite. Parce qu'on peut vous poser des questions aussi. Quand vous dites le Village, donc dans la partie construite. C'est-à-dire que quand vous dites, qu'est-ce que vous faites dans la partie existante du Village pour justement permettre de venir compléter les équipements communautaires, culturels...

3975

M. ANDRÉ GAGNON :

On n'a pas d'équipements communautaires dans le Village, ce n'est pas compliqué là.

3980

LE PRÉSIDENT :

C'est ça. Alors, c'est ça votre question?

M. ANDRÉ GAGNON :

3985

On a un centre communautaire qui de peine et de misère a un budget de famine et qui est le résultat de l'absence de politique de subvention un peu partout, que Centraide d'origine

religieuse, ne finance pas les organismes LGBT. Alors, à un moment donné il faudrait peut-être que la Ville compense.

3990

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Alors, Monsieur Collin, est-ce qu'on a un élément de réponse?

3995

M. OLIVIER LÉGARÉ :

Quand on parle du Village il faut dire que notre approche comme le laissait entendre ma conclusion, c'est une approche beaucoup plus basée sur les richesses du milieu existant. Nous, on considère que malgré tous les défauts du Village, on considère que c'est un quartier urbain qui est très mixte, qui est très intéressant d'un point de vue de vie de quartier, d'un point de vue d'approche écologique même, de questions avec toute la proximité, c'est un secteur avec plusieurs services de proximité.

4000

Donc, on ne prévoit pas de grandes interventions dans le secteur qu'on appelle le milieu de vie existant. L'idée c'est de ne pas répéter les erreurs des années d'après-guerre.

4005

M. ANDRÉ GAGNON :

Vous ne trouvez pas ça scandaleux?

4010

M. OLIVIER LÉGARÉ :

Est-ce que je peux juste terminer?

4015

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît, quand on s'adresse à la commission, on s'adresse au président, Monsieur.

4020 **M. OLIVIER LÉGARÉ :**

Donc, ensuite, pour ce qui est de la question de répondre aux organismes LGBTQ+. Il y a présentement un exercice...

4025 **M. ANDRÉ GAGNON :**

C'est ce que je...

4030 **M. OLIVIER LÉGARÉ :**

Est-ce que je peux terminer encore?

LE PRÉSIDENT :

4035 Monsieur, Monsieur, s'il vous plaît.

M. OLIVIER LÉGARÉ :

4040 Donc, on a présentement quelqu'un, Monsieur, est-ce que vous seriez disponible à répondre, juste à venir au micro. Donc, monsieur Alain Lavoie du service de diversité et d'inclusion sociale a plus d'éléments de réponse à propos de la question du centre communautaire LGBTQ+.

4045 **M. ALAIN LAVOIE :**

Oui. Bonjour. Alain Lavoie du service de la diversité de l'inclusion sociale. Donc, nouvellement nommé en charge d'un dossier LGBTQ à la Ville de Montréal. Madame Plante s'était déjà engagée, monsieur Coderre auparavant. Donc, juste vous dire que bien, évidemment il y a un exercice qui se fait en ce moment, que je comprends qui est beaucoup plus urbanistique, mais effectivement on adresse la question du soutien communautaire et entre autres samedi prochain aussi en après-midi on va y être. Mais juste vous dire qu'on va mettre une consultation sur pied bientôt avec l'institut du Nouveau-Monde. Il y aura une consultation en ligne et auprès de citoyens et d'organismes communautaires dans les prochains mois, on espère le plus tôt possible au printemps, pour que la Ville puisse se doter bien, d'orientation stratégique et non pas fonctionner seulement de manière ad hoc.

Et ces questions-là bien, évidemment il y a la question du centre communautaire, la question de financement d'organismes communautaires. Ça sera, évidemment il y a un endroit ici pour nommer certains aspects, mais aussi on espère que lors de la consultation bien ces choses-là, ces aspects-là seront nommés aussi à la consultation.

M. ANDRÉ GAGNON :

Mais vous ne trouvez pas ça scandaleux qu'on parle du Village à l'heure actuelle, on est censé parler du Village, on ne soulève pas ces questions-là. Vous êtes en train de remettre ça à la semaine des quatre jeudis. Ça va assez longtemps, je pense...

LE PRÉSIDENT :

Monsieur, Monsieur, je vais vous arrêter tout de suite. C'est-à-dire que si vous pouvez poser une question, on ne donne pas de commentaire. On ne lève pas le ton. Alors, je pense qu'on vous a donné les éléments de réponse, puis justement, la raison pour laquelle on vous invite ici aujourd'hui, c'est justement pour poser vos questions, mais ensuite de ça être mieux outillé pour être capable de nous présenter votre opinion soit en ligne, soit lors de la soirée des

4075 opinions, puis à ce moment-là on va avoir tout le temps pour vous écouter, puis ça va se faire dans la paix et dans la bonne humeur.

M. ANDRÉ GAGNON :

4080 Oui, mais la bonne humeur c'est aussi qu'il y a des choses qui bougent des fois.

LE PRÉSIDENT :

4085 Merci énormément d'être venu vous exprimer. Parce qu'on voit que c'est un sujet qui semble énormément vous préoccuper. Madame?

Mme PASCALE THERRIEN :

4090 Bonjour, Pascale Therrien du Centre d'éducation et d'action des femmes. Merci de nous recevoir. Nous, au CF, au centre des femmes on parle d'un milieu de vie complet. Pour nous ce que ça veut dire, ça se veut inclusif et participatif. Ce qui n'en est pas aujourd'hui dans le quartier. Pourquoi? À cause du prix du loyer médian qui est de 899. Ça fait fuir les familles, ça a fait fuir des personnes âgées, des personnes seules qui ne pouvaient pas se
4095 permettre, car elles vivaient, ce prix-là, parce qu'elles vivaient de la pauvreté.

4100 Moi, dans le plan que vous nous proposez, j'aimerais ça vous entendre les membres du conseil, la commission sur qu'est-ce que vous êtes prêts à faire, vous allez faire pour inclure ces gens-là. Quand je dis ces gens-là, c'est nos personnes âgées qui ont été précurseurs de ce qu'on a comme milieu de vie aujourd'hui. Les familles qui sont parties, qu'il faudrait ramener parce que c'est notre futur et les personnes à mobilité réduite parce qu'elles font partie de notre société aussi, les itinérants, tous ces gens-là. Nous, on porte la voix de toutes les femmes.

4105

Ça fait que je voudrais vous entendre sur ce que vous nous proposez pour que ça soit inclusif et participatif?

LE PRÉSIDENT :

4110

Alors, on va aborder beaucoup ce sujet-là la semaine prochaine sur le dossier de la vie communautaire, mais je ne sais pas si on peut donner un élément de réponse?

Mme CHARLOTTE HORNY :

4115

Oui, oui, tout à fait. Comme vous dites, il y a beaucoup de personnes qui ont quitté le quartier ou en tout cas, et là, dans les nouveaux développements en fait, à la fois sur le site de Radio-Canada, le site de Molson, quand ces entreprises-là auront quitté et sur le site des portes Sainte-Marie, donc le grand terrain vacant à côté du pont, à côté d'ici en fait, à côté du pont Jacques-Cartier, ces terrains-là vont être redéveloppés et va s'appliquer le futur règlement de la Ville de Montréal qui prévoit que 20% des logements qui vont être construits sur le site vont être des logements sociaux. Désolée, il y a un peu de bruit en arrière.

4120

LE PRÉSIDENT :

4125

On a une garderie à l'étage. Alors, s'il y en a qui veulent se joindre aux enfants...

Mme CHARLOTTE HORNY :

4130

C'est correct. Ce n'est pas une critique, c'est correct. J'espère juste que vous m'entendez. Donc, 20% de logements sociaux, 20% de logements abordables et 20% de logements, et à travers tout ça 20% de logements pour famille. Donc ça, c'est déjà... et l'inclusion aura lieu sur chacun de ces sites-là. Donc, on a déjà cette assurance-là.

4135 Ensuite, pour ce qui est de créer des milieux de vie pour ces personnes, ces nouvelles
personnes, bien ces nouvelles personnes je dis, mais c'est des personnes qui peuvent venir à
la fois de l'extérieur et à la fois du quartier même, qui pourront déménager. On prévoit donc,
comme on l'a montré des nouveaux parcs, des équipements, une école à priori, au moins une,
4140 puis des équipements communautaires et donc, des parcs pour créer un nouveau milieu de
vie accueillant pour, bien c'est ça, cette mixité de population qui pourra emménager sur ces
nouveaux terrains.

LE PRÉSIDENT :

4145 Mais dans les milieux de vie existants, toute la question de la hausse du coût du
logement, c'est une préoccupation citoyenne qui est beaucoup exprimée dans les
commissions aussi qui ont lieu dans le passé. Est-ce qu'il y a des pistes de réflexion qui sont
lancées à la Ville pour tenter de trouver un moyen d'assister les citoyens du quartier qui
veulent continuer à habiter leur quartier?

4150

Mme CHARLOTTE HORNY :

4155 Bien, c'est sûr que dans le marché privé, la Ville a beaucoup moins de pouvoir.
Essentiellement c'est, bien le pouvoir potentiel pourrait se situer au niveau du gouvernement
du Québec. C'est sûr qu'il y a déjà des lois qui existent, qui ne sont pas toujours appliquées
correctement, mais en tout cas, sur la hausse des loyers et que les... La Ville, ce qu'elle
souhaite c'est que les conditions de logement soient les meilleures pour tous et toutes. Donc,
la hausse des loyers est encadrée par la Régie du logement. Normalement, on peut refuser
une hausse si elle est abusive. Je sais que ce n'est pas tout le monde qui le fait, mais il y a
4160 des lois en tout cas qui encadrent ça.

Donc, nous la Ville au service d'urbanisme on a très peu de prise sur la hausse des
loyers. Voilà.

4165 **LE PRÉSIDENT :**

J'aurais une question complémentaire. Dans la politique annoncée de la Ville de vouloir maintenir, c'est-à-dire de vouloir proposer du 20% de logement social communautaire et 20% de logement abordable, et 20% de logement pour famille. Le 20% pour famille, est-ce qu'il est dans le logement communautaire abordable et abordable ou si le 20% pourrait ne se retrouver que dans les condos de luxe, dans les penthouses par exemple?

4170 **M. OLIVIER LÉGARÉ :**

On n'a pas de connaissance de l'avancée de la réflexion à ce sujet-là. Je ne sais pas, monsieur Cadotte, est-ce que vous auriez quelque chose à ajouter?

Mme PASCALE THERRIEN :

4180 Parce que nous au Centre des femmes, on les a fait nos devoirs et le 20% de logement abordable, le 20% de logement social, le 20% de ci, c'est vraiment une cacherie. Parce que ce n'est pas tout représentatif. Ça représente, ce n'est pas 20%. De tout l'immeuble là, ce n'est pas fort.

4185 **LE PRÉSIDENT :**

Non, mais on parle des nouveaux bâtiments à construire où il y aura le 20%, 20%. Pas dans les projets actuels.

4190 **Mme PASCALE THERRIEN :**

Parce que le 20% de ci, ça, ça, c'est de la poudre.

LE PRÉSIDENT :

4195

Alors, on va permettre à monsieur Cadotte de nous donner un élément de réponse.

M. FRANÇOIS CADOTTE :

4200

Simplement pour vous dire que le règlement dont vous faites allusion va être déposé dans un mois, personne n'a accès actuellement. Donc je ne peux pas vraiment répondre à ça, mais dans un mois vous allez avoir la réponse.

LE PRÉSIDENT :

4205

Donc, avant la fin de la commission on aura une réponse.

Mme PASCALE THERRIEN :

4210

Merci.

LE PRÉSIDENT :

4215

Merci beaucoup, Madame. Monsieur?

M. CHARLES GAUDREAU :

Oui, bonjour, Monsieur le président. Ce matin vous avez mentionné que...

4220

LE PRÉSIDENT :

Vous pouvez nous donner votre nom, s'il vous plaît.

M. CHARLES GAUDREAU :

4225

Certainement. Charles Gaudreau, je résident de Ville-Marie, de Sainte-Marie. Et puis plus tôt ce matin vous avez mentionné que le Port de Montréal allait déposer un mémoire. Puis concernant le CP, je ne sais pas si vous les avez invités ou si le Canadien National allait ou prévoyait s'inclure dans la discussion. C'est une question, mais ma question principale est à

4230 savoir si le mémoire du port on l'aura avant le dépôt de nos mémoires? Est-ce qu'on pourra attendre à tout le moins savoir leurs grandes orientations, leur point de vue ou les éléments qu'ils entendent déposer afin d'alimenter notre réflexion avant le dépôt de nos mémoires.

4235

LE PRÉSIDENT :

4240

Alors, s'ils venaient la semaine prochaine on pourrait les entendre, mais malheureusement la période des opinions c'est seulement en avril. Donc, on ne les aura pas à l'avance.

M. CHARLES GAUDREAU :

4245

On ne les aura pas, d'accord. Bien, vous pouvez toujours envoyer l'invitation cette semaine. Je vous le propose.

4250

Ensuite, ma deuxième question, toujours pour vous, peut-être la Ville pourra ou les gens de l'arrondissement pourront donner leur point de vue là-dessus. C'est à savoir, on a beaucoup parlé dans les deux dernières années de l'ajout possible ou la création d'un bain portuaire, des accès au fleuve. Ma question est à savoir si, aux dernières nouvelles en fait, on est à trouver des solutions techniques. On comprend que ce n'est pas quelque chose qui est

4255 courant. Mais au point de vue de la planification, est-ce qu'à l'arrondissement on a commencé à privilégier des secteurs?

Et puis, dans le beau plan comme je vous disais ce matin, un très beau plan que vous avez créé, comment vous voyez des accès au fleuve?

4260 **LE PRÉSIDENT :**

On comprend que c'est une question qui est en complément de ce qui n'a pas pu être posé ce matin comme question. Donc, on est dans les déplacements et dans le transport.

4265 **M. CHARLES GAUDREAU :**

Bien, en fait on est dans le loisir. Oui, on parle de loisir et divertissement ici.

LE PRÉSIDENT :

4270 C'est ça, mais c'est complémentaire. Non, mais votre question est tout à fait adéquate.

M. OLIVIER LÉGARÉ :

4275 Dans le secteur qui nous intéresse actuellement... Là, votre question s'adresse à l'arrondissement au grand complet, si je comprends bien. Mais pour le secteur à l'étude, bien on est dans un secteur qui s'appelle, qui est marqué par un emplacement le Pied-du-Courant. Donc, cet endroit-là, il y a un fort courant qui rendrait la baignade assez dangereuse. Sinon, je n'ai jamais entendu parler, sinon peut-être dans le Vieux-Port.

4280 **Mme CHARLOTTE HORNY :**

Bien, en fait...

LE PRÉSIDENT :

4285

Non, mais si on n'a pas l'information, c'est correct aussi.

Mme CHARLOTTE HORNY :

4290

On n'a peu d'information. J'ai l'impression que le Vieux-Port est le territoire...

M. CHARLES GAUDREAU:

4295

Je comprends qu'il n'y a rien d'annoncé. C'est juste savoir s'il y avait des différents sites à évaluer?

Mme CHARLOTTE HORNY :

4300

Nous en tout cas, chez nous non.

M. CHARLES GAUDREAU :

4305

Merci.

LE PRÉSIDENT :

4310

Un complément de la question que vous avez posée tantôt par rapport au Port de Montréal, c'est-à-dire que le CP, c'est que vous dites « je n'aurai pas l'information avant de produire mon mémoire ». Mais vous savez qu'on est dans une commission qui est en amont du Programme Particulier d'Urbanisme. Donc, on aura les mémoires ou les opinions que les gens voudront bien venir nous transmettre. L'arrondissement va préparer par la suite son Programme Particulier d'Urbanisme et il y aura une autre commission qui là, viendra apporter

4315 des réponses aux questions qui ont été posées dans cette commission-ci. Donc, à ce moment-là, vous aurez l'opinion du CP ou du port et peut-être qu'à ce moment-là vous ferez une autre opinion pour justement donner votre propre commentaire.

Donc, ça s'adresse à vous tous, Mesdames et Messieurs.

4320 **M. CHARLES GAUDREAU :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

4325

Merci beaucoup, Monsieur.

Mme CÉCILE DESCHAMPS :

4330

Oui, bonjour. Mon nom est Cécile Deschamps. Je suis résidente de Sainte-Marie.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, Madame.

4335

Mme CÉCILE DESCHAMPS :

4340 Vous savez là, pas loin de la petite ligne rouge, mais par là. Oui. Alors, on n'est pas dans le... mais on est venu parce que, je suis venue avec un organisme communautaire. Mais la question que je veux vous poser n'est pas longue. Il y a eu un PPU en 2012 pour la partie de la petite ligne jusque vers Hochelaga-Maisonneuve. Et à mon avis, le souvenir que j'en ai ce n'était pas si consultatif que maintenant. Il y a eu quelques réunions auxquelles on a

assisté et beaucoup de discours et peu de possibilités pour les citoyens de s'exprimer. Je me souviens de ça.

4345 Alors, moi je veux savoir, j'espère que vous avez pris compte des recommandations que les gens avaient faites à ce moment-là. Parce que quand j'entends tout ce qui s'est dit, les commerces de proximité, le développement de telle chose, telle autre chose, ça arrête à Fullum. Et il y a beaucoup de choses qui n'ont pas été réalisées, qui avaient été demandées.

4350 Alors, c'est une question pour vous, mais c'est une question surtout pour l'arrondissement. Le quartier Sainte-Marie a toutes les caractéristiques et peut-être plus de ce que le PPU actuel comprend. Alors, moi j'aimerais ça que ça soit publicisé et que les gens puissent faire des liens entre ce qui s'est dit en 2012 et ce qui se dit maintenant.

4355

LE PRÉSIDENT :

4360 Je vais répondre à cette question-là, parce que quand on a eu le mandat de la présidente de l'Office de consultation publique à l'automne dernier, mes commissaires et moi on a été mis justement à contribution pour lire l'ensemble de toutes les consultations publiques qui ont eu lieu sur le territoire depuis plus de 10 ans. Donc, on a lu tous les rapports de la commission des différentes commissions de l'Office de consultation publique et on en a fait la
4365 synthèse. Donc, on sait exactement ce à quoi vous vous, pendant toutes ces années-là, vous avez réclamé. Donc, ce sont des éléments que les commissaires possédons déjà, qui peuvent nous nourrir.

4370 Nous, ce qu'on souhaite dans tous les évènements qu'on met en place actuellement dans le cadre de cette commission-ci, c'est de voir de façon concrète comment on peut atteindre les objectifs qui étaient énoncés dans l'ensemble de toutes ces commissions-là, qui ont donné dans certains cas des Programmes particuliers d'urbanisme, des stratégies centre-

ville. Écoutez, le nombre de commissions qu'il y a eu dans votre quartier est très nombreux. Alors, dans cette commission-ci pourquoi on vous fait travailler dans des ateliers créatifs, c'est
4375 justement pour que vous puissiez nous pointer des éléments concrets pour être capable de les soumettre à la Ville pour justement permettre un jour que les orientations se transforment en projets et que les projets qui se construisent répondent aux attentes que vous exprimez depuis 10, 15 ans.

4380 Donc, c'est vraiment le mandat que cette commission-ci s'est donné et soyez assurée que tous les rapports de toutes les commissions depuis 10, 12 ans on les a lus. Nos analystes en ont fait la synthèse et on s'appuie beaucoup sur ça pour établir justement les forums puis être capables d'assister l'arrondissement par nos recommandations dans la bonification du Programme Particulier d'Urbanisme qui sera rédigé. Et une fois qu'il sera rédigé, il y aura une
4385 autre commission qui viendra justement interroger les citoyens pour voir si effectivement le Programme Particulier d'Urbanisme qui est proposé correspond à ce que vous avez exprimé.

Donc, votre question est tout à fait pertinente. Je vous remercie beaucoup, Madame.

4390 **Mme CÉCILE DESCHAMPS :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Oui, Monsieur.

M. ÉRIC MICHAUD :

Oui, bonjour.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour.

4405

M. ÉRIC MICHAUD :

4410

Éric Michaud du comité logement Ville-Marie. Ma question moi, elle porterait sur le site spécifique de porte Sainte-Marie qui est identifié comme porte Sainte-Marie, qui est un des trois gros sites qui va faire l'objet, en tout cas qui est appelé à faire l'objet d'un redéveloppement. J'ai lu dans un document complémentaire qui est, je pense, c'est sur le site de l'Office. Je pense que ce projet-là, ce site-là a déjà fait l'objet de ce qu'on appelle une optique 89, c'est-à-dire d'une proposition qui a été adoptée dans le cadre de l'article 89. Puis il me semble avoir lu que l'article 89 avait préséance sur le règlement d'urbanisme, du

4415

Donc, ma question c'est dans le cadre du processus actuel de re planification de tout le territoire, est-ce que ce site-là par exemple, pourrait, en fait est-ce que l'exercice actuel de planification dans le cadre du PPU va pouvoir réorienter ce qui avait été défini déjà il y a un certain nombre d'années. Compte tenu, si je comprends bien, qu'il n'y a jamais eu d'échéance fixée à cet article 89 là?

4420

LE PRÉSIDENT :

4425

Alors, probablement qu'il y avait eu à l'époque, je ne sais pas s'il y avait eu contrat de développement, une entente de développement, comment vous appelez ça?

M. BRUNO COLLIN :

4430

Non. Mais par contre, il y a eu un règlement qui...

LE PRÉSIDENT :

Un règlement d'amendement?

4435

M. BRUNO COLLIN :

4440

Non. Un règlement qui a été adopté en fonction de l'article 89 de la charte, un règlement spécifique qui effectivement il n'a pas préséance, il remplace le règlement d'urbanisme, en fait, pour tout ce qui est traité dans ce règlement-là remplace. Et ce qui fait en sorte que quand un article 89, c'est comme ça qu'on les appelle dans le jargon, quand on adopte un article 89 donc, on se trouve à changer le zonage et on ne peut plus après faire autre chose que ce qui est décrit comme projet dans l'article 89.

4445

Et se faisant donc, ce projet-là c'est un vieux projet et il n'y avait pas de date d'échéance, de sorte qu'aujourd'hui ça serait étonnant, bien probablement qu'on ne trouvera jamais un développeur intéressé à réaliser ce projet-là, qui finalement est un peu déphasé par rapport à comment on fonctionne aujourd'hui.

4450

Alors, il va devoir être abrogé sans doute, parce qu'il n'a pas été entamé. Ça, c'est l'autre fait, tant qu'il n'a pas été entamé, il est facile à abroger.

LE PRÉSIDENT :

4455

Donc, il ne pourrait pas construire autre projet que celui qui avait été présenté. S'il veut présenter un autre projet que celui qui a été présenté, à ce moment-là ça devra faire l'objet d'une nouvelle étude?

M. BRUNO COLLIN :

4460

Bien, en fait, ne serait-ce que pour se prévaloir du zonage régulier, il faut l'abroger.

LE PRÉSIDENT :

4465 C'est ça.

M. ÉRIC MICHAUD :

4470 Donc, ma compréhension c'est que l'exercice de planification en cours dans le cadre
du PPU va permettre d'établir de nouvelles règles de développement pour ce site-là dans le
fond?

M. BRUNO COLLIN :

4475 À priori, oui.

M. ÉRIC MICHAUD :

4480 D'accord. Merci.

LE PRÉSIDENT :

C'est quoi la définition du mot à priori, Monsieur?

4485 **M. BRUNO COLLIN :**

Non, non, des nouvelles règles que le zonage.

LE PRÉSIDENT :

4490 Non, non, mais excusez-moi. Moi je sais ce que ça veut dire à priori, mais c'est-à-dire
qu'on peut y accorder plein d'interprétations. Vous dites, oui effectivement ou non.

M. OLIVIER LÉGARÉ :

4495

Tout projet qui sera présenté sur les sites des portes Sainte-Marie devra au préalable présenter une motion d'abrogation de l'article 89 en vigueur. Et l'exercice actuel, oui effectivement on oriente le développement de ce secteur-là, mais ça ne lui permettrait pas d'éviter l'étape de l'abrogation. C'est toujours à l'ordre du jour.

4500

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Alors, Madame, oui.

4505

Mme JULIE LEBLANC :

4510

Oui. Julie du Centre d'éducation et d'action des femmes, résidente du quartier dans une super Coop qui s'appelle les Dames de coeur. Alors, je me permets de parler, pour moi le thème du forum aujourd'hui « milieux de vie » ça résonne beaucoup. Parce qu'au CEAF on a un milieu de vie puis c'est quelque chose de vraiment important. Un milieu de vie c'est un lieu où on prend soin des gens, où on est bien puis où tout le monde est en sécurité. Ça fait que moi c'est sûr que c'est quelque chose qui me touche beaucoup ce thème-là.

4515

Ça fait que milieu de vie, il y a beaucoup d'oubliés qu'on ne parle pas, que je vais me permettre de parler présentement. C'est toutes les personnes itinérantes parce qu'on est dans le centre-ville, parce qu'il y a beaucoup de jeunes qui arrivent des autres villes, arrivent au terminus puis ont des services qui sont dans le centre-ville.

4520

Ça fait que dans un thème de milieu de vie, je veux savoir justement qu'est-ce que l'arrondissement va faire pour rencontrer, pour parler aux itinérants et aux itinérantes dans le

4525 quartier. Ils nous parlent beaucoup qu'il y a une augmentation du harcèlement, de ticket qui se donne. Ça fait que moi, si on veut partager notre milieu de vie avec l'arrivée de nouveau monde, vous voyez que moi je fais l'équation « nouvelle gang qui arrive plus riche, qui tolère un peu moins peut-être l'itinérance ». Comment la Ville va faire pour protéger les ressources en itinérance. Elles sont très présentes dans notre quartier. C'est vraiment une couleur importante dans notre quartier.

4530 Ça fait que je veux que la Ville réfléchisse à ça. Puis les personnes itinérantes puis les personnes qui sont en difficultés font partie de notre milieu de vie puis il faut les protéger ces gens-là. C'est mon premier aspect.

4535 Mon deuxième c'est tout sur... nous, notre part avec les développements des grands projets, on va le renommer, on l'a déjà dit à d'autres endroits, mais c'est toute la fraction de notre quartier. Comment on va faire pour des gros projets comme le Quartier des lumières ne devienne pas un quartier complètement recentré tout seul chez eux, puis qu'il y ait comme des fractions qu'on ne puisse plus inter communiquer entre nous. Nous, ces gros projets-là nous font peur pour plein de choses, mais pour ça. Comment ne pas reconstruire des espèces de ghettos de plus riches, de ghettos de pauvres. C'est des gros enjeux qui nous inquiètent énormément.

4540 Qu'est-ce que va faire la Ville concrètement là-dessus?

4545 Puis là, je vais prendre 30 secondes, parce qu'on en parle, vous en parlez vraiment beaucoup depuis tantôt. Vous nous dites 20% de logement social, 20% de logement abordable, 20% famille. Je veux vous sensibiliser sur quelque chose. Les logements qui se construisent présentement, qui sont du logement social, se construisent par AccèsLogis. AccèsLogis, dans ses projets c'est 50% de logement qui vont être des logements subventionnés. Ça veut dire, quand on nous dit qu'il va y avoir 200 logements sociaux, mais ça veut dire qu'il va y avoir seulement 100 logements qui vont être des logements subventionnés pour les plus pauvres de notre quartier.

4555 Puis l'autre chose, le logement abordable on pense que c'est du logement pour nous autres. C'est super correct, c'est du logement accès condo. Ce n'est pas les plus pauvres de notre quartier qui en ont accès. Ça fait qu'il faut faire attention à ces choses-là. Parce que moi les femmes de chez nous, tantôt Pascale en parlait, elle disait « wow, asteure c'est 60% de logement dans les nouveaux développements ». Ce n'est pas ça. Ça fait qu'il faut faire attention aux informations qui circulent.

4560 Ça fait que mes questions, je ne sais pas si elles ont été claires, mais qu'est-ce que la Ville... nous, c'est toujours ça notre préoccupation, comment la Ville va faire pour faire en sorte que les personnes itinérantes fassent toujours partie de notre milieu de vie. Parce qu'ils en font partie puis ils étaient là avant beaucoup d'autre monde. Puis comment on va faire pour ne pas que notre quartier éclate plus qu'il est éclaté présentement?

4565

LE PRÉSIDENT :

4570 Surtout si on répond à votre question, il faut que vous soyez là. Alors, je vous remercie énormément de votre présentation. Dans la stratégie centre-ville il y a toute la question d'itinérance, toute la question de l'inclusion a été énormément abordée. En quoi les orientations puis les propositions qui ont été mises sur la table lors de la stratégie centre-ville – vous êtes d'accord avec moi. Alors, en quoi cette stratégie peut influencer la façon d'aménager le quartier des Faubourgs?

4575

Mme CHARLOTTE HORNY :

4580 Bien déjà, je dirais que oui, effectivement... En fait, on pensait plus aborder cette question-là à la vie communautaire. Là, ce n'était pas qu'on ne voulait pas en parler. Ça va être au prochain forum la semaine prochaine. Mais donc, on est capable de vous en parler maintenant, après votre question.

4585 Donc, oui, oui, tout à fait. On reconnaît effectivement qu'il y a beaucoup de services pour les personnes itinérantes dans le secteur, les personnes marginalisées aussi puis en général. On veut que ce soit, on veut pérenniser ça, ils sont là, puis ça fait partie du secteur. C'est une superposition de plusieurs couches de population puis elles seront encore là. On n'a pas l'intention d'essayer de les faire partir ou autre. Depuis plusieurs années, en tout cas, il y a différents services de l'arrondissement et de la Ville-Centre qui regarde comment une cohabitation peut se faire dans les espaces publics aussi qui gèrent.

4590

 Donc, il y a comme des zones d'intervention ou des zones de, je ne sais plus comment ils appellent ça, mais en tout cas, des zones où, comme par exemple le square Cabot, le square Viger donc qui est fermé en ce moment, parce qu'il va être réaménagé. Mais il y a une présence de la Ville qui travaille beaucoup en réseau avec les différents groupes d'aide aux itinérants pour justement assurer qu'il y ait une bonne, bien que les itinérants puissent continuer à être présents. Comme par exemple au square Cabot il a été entièrement... donc, dans l'ouest au métro Atwater, il a été entièrement réaménagé. Donc, les populations ont dû être déplacées pendant ce temps-là, pendant les travaux. Bien là, maintenant que tout est rouvert il y a eu l'intégration... bien, il y a mon collègue Martin Crépaud qui travaille pour le développement communautaire qui va pouvoir compléter.

4600

 Donc, c'est ça. On a mis en place une... bien, Martin, veux-tu en fait en parler, parce que c'est plus toi qui sait.

4605

M. MARTIN CRÉPAUD :

Oui, effectivement... Bonjour Julie, donc oui, comme tu l'as mentionné...

4610

LE PRÉSIDENT :

Vous voulez vous nommer, s'il vous plaît.

M. MARTIN CRÉPAUD :

4615 Pardon?

LE PRÉSIDENT :

4620 Vous nommer.

M. MARTIN CRÉPAUD :

4625 Oui, oui. Martin Crépaud. Donc, je suis conseiller en développement communautaire pour l'arrondissement Ville-Marie. Donc, effectivement c'est ça, on a plusieurs zones d'intervention où on collabore avec des organismes qui vont sur le terrain, qui font de la médiation. Donc ça, c'est sûr qu'on va continuer à ce niveau-là, à sensibiliser oui, les nouveaux résidents, oui les nouveaux commerçants à cette réalité-là puis à faire en sorte qu'il y a cette cohabitation-là.

4630 Puis on a aussi beaucoup de mises en place de – on appelle ça des... j'oublie le terme. Je suis toujours stressé d'être en avant. Mais d'avoir des comités de bon voisinage, c'est ça, où effectivement on réunit les gens qui sont aux alentours de certains secteurs pour discuter des problématiques puis trouver ensemble des solutions.

4635 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, Monsieur. Merci, Madame. Bonjour, Monsieur.

M. BENOÎT ST-JEAN :

4640 Bonjour. Benoît St-Jean, riverain du parc des Faubourgs.

LE PRÉSIDENT :

4645 Vous pouvez vous nommer?

M. BENOÎT ST-JEAN :

4650 Pardon?

LE PRÉSIDENT :

4655 Vous êtes monsieur?

M. BENOÎT ST-JEAN :

4660 Benoît St-Jean.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, Monsieur.

4665 **M. BENOÎT ST-JEAN :**

4670 Alors, en complémentaire entre autres à la question que j'ai posée ce matin, c'est-à-dire à savoir comment ça se fait qu'on semble revenir pour la tête du pont et l'arrivée de la tête du pont dans le parc des Faubourgs, comment ça se fait qu'on semble revenir à exactement la même proposition qui était sur la table, qui a fait l'objet d'une consultation publique au Lion d'Or et qui a été critiqué sur plusieurs points par un grand, grand nombre de résidents.

4675 En termes d'impact sur le milieu de vie, entre autres dans les choses qui ont été
amenées, le projet actuel de surélever les bretelles, dans les impacts probables, puis quand
on lit des études ça semble aller dans ce sens-là. On va probablement avoir des impacts
d'augmentation de la pollution atmosphérique, augmentation de la pollution sonore pour un
grand nombre de résidents autour du parc, augmentation de la pollution visuelle. Quand on
regarde le parc, quand on regarde ce projet-là, mais qu'on est au niveau de la rue par
exemple, ce n'est plus un parc qu'on voit, c'est une espèce de grande allée avec un gros mur
4680 de béton au bout. Après ça, augmentation d'impacts en termes de pollution lumineuse, et déjà,
ces dernières années autour du parc des Faubourgs il y a une grande apparition de plein de
nouveaux panneaux publicitaires lumineux, un édifice, je pense de la CSN avec un toit
lumineux qui est tout le temps allumé. Alors, en soi c'est déjà une problématique la pollution
lumineuse autour du parc des Faubourgs.

4685 Alors, toutes ces questions-là bien elles restent puisqu'on semble nous revenir avec
exactement le même projet. Impacts aussi sur le parc comme tel. Ce parc-là, le parc des
Faubourgs c'est déjà un parc qui a moins d'arbres et qui plus bétonné que la majorité des
autres parcs, et là on va le bétonner encore plus et on va probablement raser la partie où il y a
4690 le plus d'arbres matures de biodiversités. En tout cas, à plusieurs égards ce projet-là va à
l'encontre de priorités énoncées dans le plan de développement durable de la Ville. Alors ça,
c'est impacts sur le milieu de vie du projet comme tel.

4695 Maintenant, j'amène une autre question ici. Évidemment, on est en faveur de rétablir le
lien nord-sud vers le fleuve, le métro et tout ça. Par contre, on voit ces dernières années, on
voit très bien que le parc des Faubourgs se prête très, très bien à des événements culturels de
toutes sortes. On est plutôt d'accord avec ça. On pense que c'est un enrichissement, un
apport pour le quartier. Par contre, en ayant un accès facilité notamment vers le métro et avec
déjà l'augmentation d'évènements qu'on a vus ces dernières années on voit poindre une
4700 problématique, quelque part on a un peu l'impression que ce parc-là risque de devenir un peu
une alternative à la place des festivals.

Et là, ces dernières années on a vu l'impact d'évènements majeurs comme notamment la fierté, que ça fait deux ans qui se déroule.

4705

LE PRÉSIDENT :

Je pense que vous nous avez tracé un bon portrait. La question précise que vous poseriez c'est quoi?

4710

M. BENOÎT ST-JEAN :

Bien, la première c'est toujours la même, comment ça se fait qu'on revient avec le même projet. La deuxième c'est, pour ce qui est des évènements, puis on voit ça augmenter, avec les évènements majeurs qu'on a eus, on a eu des impacts en terme des problèmes de sécurité, des problèmes d'un niveau sonore absolument intolérable le soir et la nuit où on en a de la difficulté à dormir, problème de plus accès au parc, destruction du parc. Alors, plusieurs problèmes.

4715

Alors, il faut dès maintenant, avant que ça devienne trop tard, il faut baliser l'utilisation du parc par des évènements comme ça. Et c'est une question dans le fond, la question c'est un peu ça, est-ce qu'on a pensé à établir un cadre et des balises pour ce qui est de l'utilisation de ce parc-là qui est au coeur du quartier résidentiel?

4720

LE PRÉSIDENT :

4725

Merci beaucoup.

M. BENOÎT ST-JEAN :

4730

Juste peut-être en complémentaire, juste pour illustrer un peu...

LE PRÉSIDENT :

4735 C'est parce que votre préambule est très, très long puis il y a beaucoup de gens qui veulent poser des questions.

M. BENOÎT ST-JEAN :

4740 Bien, récemment, il y a quelques mois, il y a eu un genre de séance publique faite par le service de police qui s'est tenue dans le secteur de la rue Amherst, quelque chose comme ça, et il y a des résidents autour du parc des Faubourgs qui sont allés. La police voulait communiquer comment gérer certaines problématiques ou contexte dans le quartier. Puis finalement, quand ils sont arrivés là, ils se sont rendu compte que le territoire couvert par la
4745 présentation de la police s'arrêtait à la rue Amherst. Donc, ça ne couvrait pas du tout notre secteur et probablement que ça serait une sacrée bonne idée que la même chose soit faite pour le secteur du parc.

LE PRÉSIDENT :

4750 D'accord. Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a un complément d'information que vous pouvez donner? Parce que je pense que monsieur a tracé vraiment une problématique que lui exprime, c'est-à-dire qu'outre le fait qu'on prévoit un grand espace là puis qu'on prévoit de réaliser éventuellement peut-être des aménagements à la tête du pont, qui ne sont pas
4755 finalisés encore. Est-ce qu'on peut donner...

M. BENOÎT ST-JEAN :

4760 Et baliser l'utilisation du parc...

LE PRÉSIDENT :

4765 Attendez, Monsieur, attendez, Monsieur, Monsieur, Monsieur. C'est parce que vous vous êtes beaucoup exprimé, si vous nous permettez l'arrondissement pourrait peut-être donner une information.

M. OLIVIER LÉGARÉ:

4770 En fait, l'approche ici, l'orientation qui est sur la table, qui n'est pas à l'ordre du jour, mais qui est testée dans l'exercice actuel c'est de prioriser, de mettre le piéton au niveau du sol, le piéton est les vélos. Dans le contexte dans lequel on est, c'est-à-dire les demandes pour l'accès au pont Jacques-Cartier de PJCCI, je veux dire, il y aurait trois options possibles. Donc, mettre les bretelles, faire passer le piéton en hauteur, c'est-à-dire ce n'est pas du tout instinctif. Je ne sais pas si vous connaissez l'historique des passerelles de Montréal et vous
4775 avez mentionné une sur la Rive-Sud qui, pour vous c'est une référence. Vous avez la liberté de l'exprimer.

4780 Donc, il y a l'autre option qui est de les laisser au sol comme actuellement, avec les dangers puis les problèmes d'accessibilités que ça impose. Puis en gros, je ne vois pas, si vous avez une autre option, vous êtes bienvenue de l'exprimer...

LE PRÉSIDENT :

4785 Alors, s'il y a d'autres options, on a un atelier de créativité tantôt. Donc, on va vous inviter à justement travailler tantôt. Vous avez une heure pour exprimer quels seraient vos souhaits, quelles seront vos objections. Je pense que l'atelier de créativité va être tout à fait intéressant pour vous permettre de vous exprimer davantage sur votre préoccupation. Merci beaucoup, Monsieur.

4790 **M. BENOÎT ST-JEAN :**

Et sur la question de baliser les événements dans le parc?

LE PRÉSIDENT :

4795

Pardon?

M. BENOÎT ST-JEAN :

4800

Sur la question de baliser la tenue d'évènements, c'est complètement une autre question ça, là?

4805

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, tout à fait.

Mme CHARLOTTE HORNY :

4810

Et on l'a entendue puis on n'a pas de...

LE PRÉSIDENT :

4815

Non, mais ça va, ça va...

M. BENOÎT ST-JEAN :

4820

Donc, je comprends que ça n'a pas été...

LE PRÉSIDENT :

4825 S'il vous plaît, s'il vous plaît. S'il vous plaît, on arrête tout de suite. On n'intervient pas directement avec le citoyen. On parle à la présidence. Monsieur s'est exprimé, il a donné son opinion. Je l'invite à participer à l'atelier tantôt.

M. BENOÎT ST-JEAN :

4830 Je veux juste ça, je comprends que la réponse c'est qu'il n'y a pas de réflexion là-dessus, c'est ça?

Mme CHARLOTTE HORNY :

Non, ce n'est pas ça...

4835 **LE PRÉSIDENT :**

C'est pour ça que votre intervention est très importante, puis on vous demande tantôt de l'exprimer dans l'atelier de créativité, s'il vous plaît. Merci beaucoup, Monsieur.

4840 Madame?

Mme VERONICA ISLAS:

4845 Bonjour, Veronica Islas du Carrefour des ressources interculturelles. Merci beaucoup de nous accueillir. Juste un petit commentaire avant. On utilise parfois des terminologies assez complexes quand on parle des amendements, à priori, des personnes qui n'ont pas le français comme langue maternelle, étant donné qu'on parle en plus très vite pour avoir des difficultés. Donc, si on pouvait essayer d'être conscient de notre langage, ça pourrait faciliter la compréhension des personnes qui viennent d'ailleurs.

4850 Et ensuite, moi, mes questions sont, on parlait de 20, 20, 60 et de la question de logements de familles. En fait, le souhait serait que, parce que plusieurs fois ça va être dans le logement social et dans le logement dit abordable qu'on touche la question des logements

4855 familles. Et l'autre 60% reste des studios et des un demi, des deux et demi, des trois et demi, parce que c'est beaucoup plus profitable pour les entrepreneurs. Donc, ça fait en sorte que finalement il y en a juste une population type qui vient, donc comme des personnes assez aisées qui peuvent s'acheter des condos au centre-ville. Donc, je pense que c'est quelque chose que pour la question famille, je ne sais pas si vous avez réfléchi à appliquer là aussi, à demander que pour ce 60%, qu'ils fassent des quatre, cinq, six et demi, même si ça ne va pas être si profitable pour eux autres, parce que ça va faire en sorte que ça ne va pas tout tomber sur les 20% du logement social et du logement accessible. Ça, c'est la première question.

4860 Et la deuxième c'est, si vous avez, vous vous êtes inspirés aussi des modèles d'aménagement de lieux publics qui facilitent précisément beaucoup plus les dialogues et le partage entre résidents et résidentes de partout, parce que ça va faciliter aussi une inclusion de l'ensemble de la population de quartier. Puis là, on parle des personnes qui pourraient être issues de la diversité des personnes qui sont des itinérants, des personnes plus ou moins aisées. On sait que parfois la façon d'aménager par exemple des parcs, ça va faire en sorte que les personnes vont plus se côtoyer ou moins se côtoyer. Et est-ce qu'il y aura encore l'animation de l'arrondissement qui est vraiment géniale? Voilà.

4870

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

4875 **Mme CHARLOTTE HORNY :**

4880 Oui. Alors, bien pour les deux questions, il y aura de nouveaux exercices de consultation. C'est-à-dire que pour le règlement 20% logement abordable, social, comme disait mon collègue le règlement, le projet de règlement qui va rendre ça obligatoire va être déposé le 15 avril, et il y aura une consultation publique tenue par l'OCPM. On ne connaît pas encore la date, mais ça va être à la fin du printemps peut-être au mois de juin.

4885 Donc, ça sera vraiment le moment où vous pourrez venir vraiment parler et réagir aussi, parce que vous aurez le règlement sous les yeux. Là, comme disait mon collègue, nous on ne l'a pas vu, on ne sait pas exactement les termes, et cetera. Donc, je vous invite à revenir.

4890 Puis pour ce qui est de l'aménagement du domaine public. Nous là, comme vous voyez c'est des taches vertes et puis on n'ira pas beaucoup plus loin. On mettra des intentions, mais on n'ira pas beaucoup plus loin, mais les intentions que vous, vous avez mentionnées c'est ce genre d'intention qu'on mettra. Par contre, ce dont vous pouvez être certaine et c'est ce qu'on va mettre nous dans le PPU, c'est que lorsque viendra le moment de vraiment aménager, il y aura une concertation avec les groupes, le milieu, et cetera, pour justement, de façon très précise, parler de l'aménagement de ces espaces publics là. Mais ça
4895 se fera plus tard, parce que ces parcs là, par exemple ça se pourrait qu'ils se fassent dans plusieurs années.

LE PRÉSIDENT :

4900 Merci beaucoup.

Mme VERONICA ISLAS :

4905 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, Madame. Monsieur?

4910 **M. JEAN-CHARLES HAMEL :**

Bonjour. Jean-Charles Hamel. Est-ce qu'on peut avoir la carte l'organisation avec le tracé des nouvelles voies, avec les nouvelles voies que vous prévoyez qui sont proposées. Oui.

4915

Donc, je comprends que c'est en amont puis qu'il n'y a pas encore de décisions qui ont été prises au niveau de la construction des nouvelles infrastructures des nouvelles voies. Mais ma question c'est plus au niveau de votre vision puis peut-être si vous avez déjà des pistes de réflexion pour les nouveaux aménagements publics. Vous avez parlé des parcs, mais moi c'est plus au niveau des rues puis de l'espace réservé aux piétons puis au transport actif.

4920

Vous parlez de faire, de créer des milieux de vie complets. Dans cette perspective-là est-ce que vous avez une vision au niveau de ces aménagements-là? Est-ce que vous prévoyez par exemple dépasser les normes minimales pour les trottoirs ou pour les autres infrastructures ou vous avez vraiment une vision, quelque chose de plus visionnaire au niveau de ces infrastructures-là de transport actif?

4925

LE PRÉSIDENT :

On en a beaucoup parlé ce matin, du forum sur le transport et la mobilité. Alors, il y a beaucoup de pistes qui ont été proposées par les citoyens et tout.

4930

Mme CHARLOTTE HORNY :

Mais on va quand même...

4935

LE PRÉSIDENT :

Oui. Je pense que si vous pouviez donner un court complément. Parce qu'il reste cinq minutes pour les questions. J'ai encore quatre personnes. Donc, comme on en a beaucoup parlé ce matin, si vous avez un complément d'information.

4940

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

4945 Là, le complément d'information ça serait de retourner voir la présentation de ce matin.

M. JEAN-CHARLES HAMEL :

4950 J'étais là, mais c'est juste au niveau des normes minimales. Est-ce que vous considérez dépasser ça ou vous voulez vraiment...

4955 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

4960 Oui, le principe qu'on a évoqué ce matin, c'est de dire qu'aujourd'hui les espaces des rues et des intersections sont majoritairement dédiés à l'automobile et qu'on va vers des aménagements où justement les mobilités actives et collectives auront beaucoup plus de place. Donc, c'est vraiment un changement complet d'approche pour avoir des espaces partagées davantage au profit des mobilités actives, collectives et au profit aussi du verdissement.

M. JEAN-CHARLES HAMEL :

4965 Autant dans la partie nouvelle que la partie ancienne ou seulement dans la partie nouvelle?

4970 **LE PRÉSIDENT :**

Dans les deux parties. Vous allez avoir accès sur le site Internet de l'Office de tout ce qui a été dit ce matin. Notre sténotypiste a pris tout en note. Donc, vous allez avoir beaucoup d'éléments de réponses par rapport à vos questions.

4975

Mme CHARLOTTE HORNY :

Mais ça va être sur le site...

4980

LE PRÉSIDENT :

Mais ce qui est certain c'est ce que l'arrondissement propose, c'est un milieu de vie axé sur la mobilité durable, donc c'est piéton, vélo, transport en commun en priorité sur l'automobile. C'est ce qu'on nous a dit ce matin.

4985

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

C'est la prémisse de base, Monsieur le président, de toute la démarche, c'est la prémisse de base.

4990

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Merci beaucoup. Oui, il y a madame là-bas qui a une question.

Mme JODY NEGLEY :

4995

Bonjour. Mon nom est Jody Negley et j'ai une série de questions autour de l'accessibilité universelle, l'accès universel. Au début, vous avez mentionné le fait que vous avez constaté qu'il y avait peut-être une moins grande participation de la part de femmes, et donc vous avez choisi d'inviter, d'aller chercher des femmes et je vois qu'il y a une belle représentation. Avez-vous pensé à faire pareil à l'égard de toutes les personnes à mobilité réduite qui, d'après ce que je vois ne sont pas très bien représentées. Je ne suis même pas de

5000

Ville-Marie, je suis de Saint-Henri, mais je trouvais, c'était important de venir voir à quel point le concept d'accessibilité universelle est intégré dans la démarche de consultation publique.

5005 Donc, ma première question serait, qu'est-ce que vous allez penser faire pour aller chercher l'opinion d'un bon tiers de la population en fait, qui sont à mobilité réduite d'une façon ou d'une autre pour raisons x. Et sachant que la population est vieillissante et que n'importe qui peut être confronté par des obstacles, par une situation dans sa vie.

5010 **LE PRÉSIDENT :**

5015 Notre analyste, madame Stéfanie Wells pourra répondre à votre question. Je pense que de façon générale, les analystes, les secrétaires de la commission ainsi que tout le personnel de l'Office de consultation publique mettent énormément d'efforts dans la mobilisation des citoyens. Vous êtes ici aujourd'hui. Ça, c'est de votre propre initiative peut-être, mais notre personnel a énormément travaillé pour s'assurer que vous soyez présents et les personnes à mobilité réduite ne sont pas oubliées, c'est vraiment une grande préoccupation de l'Office de consultation de s'assurer que vous puissiez vous exprimer, venir nous entendre. Et il y a aussi toute la capacité de vous exprimer aussi sur, quand vous avez plus de difficulté par rapport à votre horaire ou par vos activités, vous pouvez le faire aussi sur le site Internet de l'Office ou encore de vous adresser directement à nos gens à l'Office de consultation.

5025 Donc, c'est vraiment une de nos préoccupations de s'assurer que les personnes à mobilité réduite, pouvez vraiment participer de façon importante à toutes les activités de l'Office de consultation.

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

5030 Oui. Peut-être ajouter par rapport aux aménagements. C'est que de même manière...

LE PRÉSIDENT :

5035 Pardonnez-moi. On en a beaucoup parlé ce matin. Donc, on ne va pas revenir sur ça.
Il reste à peine quatre personnes, on va terminer la soirée d'information.

Mme JODY NEGLEY :

5040 Je vais aller juste à ma deuxième partie de question. Donc, si vous comprenez le
concept d'accessibilité universelle, ce qui est très différent de mettre des rampes partout. On
s'entend que le concept veut avancer le fait que c'est possible de créer un environnement que
tout le monde peut utiliser dès le départ, de ne pas vous fier à des subventions qui ne
marchent pas, qui sont coûteuses, qui créent des emplois peut-être au niveau des
fonctionnaires, mais c'est tout.

5045 Donc, pour pouvoir intégrer des concepts d'accessibilité universelle, il faut vraiment
approcher la situation dans un ensemble vraiment global. Je viens de Saint-Henri où on a fait
la réfection de la rue Notre-Dame, mais personne ne semble avoir pensé que la Ville devrait
assumer la responsabilité d'assurer que tout le monde peut entrer dans tous les commerces.
C'est une question de faire monter la rue pour qu'il n'y ait pas de dégradation de saillie de
5050 trottoir ou d'escalier, parce que ça prend une marche pour empêcher quelqu'un de rentrer.

5055 Si on parle de milieu de vie complet, il faut comprendre qu'il y a un grand pourcentage
de personne qui toujours n'ont pas accès à une grande majorité de services commerciaux, et
cetera. Pourquoi? Parce qu'on a toujours pas changé les règlements de ville pour enlever le
droit acquis à des commerces, pour qu'ils choisissent de ne pas adapter l'entrée de leur
logement. Donc, les droits de vos citoyens sont... Bien, la Ville est jusqu'à un point complice
dans cette discrimination envers un bon pourcentage de la population.

LE PRÉSIDENT :

5060

Je vous remercie beaucoup de votre intervention, Madame, merci beaucoup. Madame? C'est rare que les dames donnent la parole aux monsieurs. On m'a demandé de privilégier les femmes. Alors, c'est madame qui pose sa question. Ah, vous n'aviez pas de micro. O.K. D'accord, c'est une raison technique.

5065

Mme ISABELLE WOLFMANN :

Alors, mon nom est Isabelle Wolfmann, je suis voisine. J'habite sur la rue Fullum depuis sept ans. J'ai la chance d'être donc du bon côté du périmètre concerné. La chic rue Fullum.

5070

Je me pose la question de savoir le poids réel de vos propositions sur ce qui va vraiment se passer sur le terrain. À cet égard, je remercie la dame qui a parlé du PPU de 2012, parce que c'est vraiment éloquent, et je remercie le monsieur aussi qui a parlé de ce que vous appelez joliment les portes Sainte-Marie, je pense, et qui en dehors des moments où se trouve Cavalia est en fait juste une dump à neige et un terrain vague qui est une cicatrice dans le quartier depuis très longtemps.

5075

Je me pose la question de savoir si ce que vous proposez à un effet incitatif voire coercitif à l'égard de toutes les entreprises et des institutions qu'il y a dans le périmètre. Quand on parle des institutions il y a la SQ mon voisin, charmant îlot de chaleur qui asphalté son stationnement par 43 degrés cet été. La SAQ, Radio-Canada, les ministères, Hydro, Télé Québec, le CLSC, la CSN et tous les autres syndicats, et la Molson et tous les autres partenaires commerciaux.

5080

5085

Donc, ma question est la suivante, c'est dans quelle mesure vos propositions ne resteront pas lettres mortes auprès de ces gens-là, sont-ils des partenaires de ce PPU comme on l'espère le simple citoyen va l'être? Et dans quelle mesure tout ce que vous allez proposer va être adopté, confirmé par tous ces partenaires sur le terrain?

5090

5095 J'ai une deuxième petite question en corolaire. Je sais qu'il existe des sociétés commerciales pour Ste-Catherine, pour Ontario. Est-ce qu'il y aurait une possibilité pour aider le commerce local de créer quelque chose qui serait à la grandeur du périmètre et non, qu'on arrête de différencier toujours de cannibaliser ceci, cela, mais de donner une aide au démarrage du commerce dans le périmètre des faubourgs et non localisé par rue. C'est tout.

LE PRÉSIDENT :

5100 Merci beaucoup, Madame. Est-ce que par rapport à la question, c'est-à-dire un Programme Particulier d'Urbanisme étant un document d'orientation politique, il a sa durée de vie qui est celle généralement des conseils municipaux. Même si les règlements sont encore là, c'est-à-dire un nouveau conseil municipal peut le modifier à loisir. Donc, la question est de savoir en quoi l'exercice que vous proposez de réaliser un programme particulier d'urbanisme peut avoir un réel impact sur la transformation à moyen terme, parce qu'une ville ce n'est
5105 jamais terminée.

M. BRUNO COLLIN :

5110 En fait, ça dépend souvent, un PPU ne ressemble pas nécessairement à un autre PPU. Tout dépend des engagements, des problématiques de chaque territoire puis c'est vrai que l'exercice qu'on est en train de faire en ce moment superpose le territoire du PPU Sainte-Marie. Mais qui avait un autre type de problématique bien que beaucoup de choses en commun, là, on s'entend.

5115 Maintenant, les limites mêmes de ce qu'on propose en ce moment comme PPU ça peut encore bouger. On est en consultation qu'on appelle en amont, c'est-à-dire que là on prépare, on est en train de préparer un PPU et puis on fait une consultation donc, en amont et les limites elles-mêmes peuvent encore bouger évidemment.

5120 Enfin, ce que je veux dire c'est qu'on essaie le plus possible d'être cohérent puis aussi
on souhaite tous le plus possible que les engagements qui vont être adoptés vont être
conservés. Mais je suis à la Ville depuis assez longtemps pour savoir que c'est difficile de jurer
sur 10, 15 ou 20 ans. Mais il y a des changements au niveau des gouvernances, ce qui fait
5125 que des fois sur un long terme c'est plus difficile. Mais en matière d'urbanisme et de
planification urbaine, il faut miser sur le long terme, sinon on ne peut rien faire. Alors ça, ça
pourrait être un sujet à élaborer.

Mme ISABELLE WOLFMANN :

5130 Mais vous ne répondez pas à ma question qui était, est-ce que les institutions dont j'ai
parlé sont partenaires de ce PPU? Est-ce que vous les incorporez, est-ce qu'ils sont, un
moment ou à un autre, approchés pour faire partie du changement?

M. BRUNO COLLIN :

5135 Oui, c'est vrai. Excusez, ce volet-là, mais c'est parce qu'il y avait plusieurs volets. Mais
oui, on travaille en fait en commun avec les grands propriétaires. On les rencontre puis on est
ouvert à discuter avec eux. Alors, la plupart on travaille avec eux régulièrement, mais on
essaie de... je veux dire, eux vont dans une direction évidemment qui est leur direction
5140 d'entreprise bien souvent. Nous, on a une direction qui est plus, comment dire commune,
collective et puis qui est plus aussi dans une perspective large.

Mme ISABELLE WOLFMANN :

5145 Mais c'est souvent là où le bât blesse.

M. BRUNO COLLIN :

Oui, c'est ça. Mais on essaie...

5150

Mme ISABELLE WOLFMANN :

Et c'est souvent là où les choses ne se produisent pas.

5155

M. BRUNO COLLIN :

5160

C'est tout à fait juste. On essaie le plus possible d'arriver avec quelque chose qui est porteur et qui est acceptable du point de vue du milieu existant des organismes et des entreprises privées, oui, oui absolument. Puis là, encore une fois, cette proposition-là c'est là où on est rendu dans la réflexion, mais elle est en marche. C'est pour ça que là, c'est le temps de commenter, de s'inquiéter ou de manifester tous les types d'opinions qu'on a sur chacun de ces aspects-là. Voilà.

5165

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.

5170

Mme ISABELLE WOLFMANN :

Merci.

5175

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, Madame. Monsieur?

M. HITESH BHANABHAI :

Bonjour, mon nom c'est Hitesh Bhanabhai et la première chose que je veux dire, je suis vraiment impressionné avec le plan que vous avez présenté aujourd'hui. Mais mon

5180 confrère il a posé les questions, j'ai pensé avant. Alors, j'ai une deuxième. Ma deuxième, c'est quoi la période de temps avant ce plan est fini?

LE PRÉSIDENT :

5185 D'accord. C'est-à-dire la planification ou la réalisation des travaux?

M. HITESH BHANABHAI :

La réalisation, oui.

5190

LE PRÉSIDENT :

La réalisation. Est-ce que vous donnez tous les permis cet après-midi?

M. BRUNO COLLIN :

5195

Oui, bien il y a deux choses là-dedans. Il y a le développement immobilier puis il y a les projets d'intervention sur le domaine public. La transformation de l'autoroute ou tout ça. Nous on s'aligne sur un horizon d'à peu près 10 ans, parce qu'on dépend de beaucoup de choses. Le tunnel Ville-Marie qui va être refait par exemple, mais il va falloir travailler un peu en séquence avec ces travaux-là pour faire le nouveau boulevard urbain. On ne pourra pas le faire avant, puis on ne va certainement pas attendre après. Alors, il va falloir le faire en même temps. Mais ça, ces travaux-là vont s'étaler sur une dizaine d'années.

5200

5205 Pour ce qui est du développement immobilier. Bien là, on estime pour l'heure qu'il y a à peu près l'équivalent de 10 000 logements à construire. Alors, on sait qu'au centre-ville il s'absorbe dans les dernières années, en moyenne 2 000 logements sur tout le centre-ville. Alors, on pourrait imaginer que 10 000 logements, ça va s'étaler, ça peut s'étaler en tout cas sur 7 à 10 à 12 ans. C'est un peu difficile de donner un range, mais sauf que c'est clairement lié aux travaux du boulevard urbain.

5210

LE PRÉSIDENT :

5215

D'où l'importance aujourd'hui de réaliser une planification plus détaillée pour être capable de donner les orientations nécessaires pour encadrer l'ensemble de ces événements-là pour qu'ils soient cohérents les uns avec les autres. Donc, c'est le but exact d'un programme particulier d'urbanisme. C'est à cette étape-ci où il y a tellement de transformation à réaliser dans ce quartier-là, pourquoi ne pas les regarder dans l'ensemble plutôt qu'un à un. On parle d'un horizon de 10 à 15 ans.

5220

Merci beaucoup, Monsieur. Madame?

5225

Mme MARIE-CHRISTINE DUBUC :

5230

Bonjour, Marie-Christine Dubuc. J'ai demeuré dans Sainte-Marie pendant huit ans, déménagé puis j'ai vraiment un attachement pour ce quartier-là. Donc, décidé d'y retourner dès l'été prochain, un petit garçon de cinq ans. Je suis aussi gestionnaire à la pépinière Espace Collectif qui active le village au Pied-du-Courant depuis six éditions. Puis probablement ce matin il y a eu discussion sur les travaux de la rue Notre-Dame. Quand on parle de milieu de vie on parle de cohabitation. Donc, j'ai trois questions à vous poser.

5235

Donc, quels seront les lieux où on pourra respirer pendant les 10, 15 prochaines années pendant ces gros travaux? Comment entrevoyez-vous la cohabitation? Parce que quand on parle de milieu de vie, tantôt j'entendais une dame qui disait : « Le milieu de vie c'est là où on se sent bien. » Mais quand mon enfant aura, dans dix ans bien il aura 15 ans, est-ce qu'il va, pendant toute sa jeunesse vivre des travaux. Il y a des personnes qui sont peut-être en fin de vie, c'est ce qu'on veut leur offrir des travaux pendant dix ans. Il faut des espaces pour respirer. Donc, je veux savoir quels seront ces lieux de respiration. Mais c'est ça,

5240 comment entrevoyez-vous la cohabitation, la qualité de vie pendant la période de chantier. Je ne m'attends pas nécessairement à des réponses, mais que ça fasse partie de la réflexion.

LE PRÉSIDENT :

5245 Mais je pense que la préoccupation que vous soulevez est très importante. Je ne sais pas s'il y a un élément de réponse. Mais je pense que c'est tout à fait pertinent de poser la question.

M. CHRISTOPHE RIPEAU :

5250 Bien, par rapport au plan qui va être proposé, les principaux travaux vont avoir lieu dans des endroits où pour l'instant il n'existe personne ou habite personne, ou pas grand monde. Donc, du coup ça c'est déjà le premier élément. Le second c'est que comme l'a dit Bruno, c'est sûrement les travaux sur le boulevard qui vont être sûrement les plus pénalisants et qu'il faut organiser le plus rapidement possible, d'une certaine manière pour être sûr qu'après les milieux de vie puissent s'organiser au nord et au sud et soient reliés entre eux.

5255
5260 Donc, on va le définir. On n'en n'est pas encore à cette étape-là. Et puis l'autre élément c'est que tout ne va pas se faire en une fois, bien évidemment. On a parlé d'une dizaine d'années. Donc ça veut dire que certains secteurs seront pénalisés à certains moments versus d'autres à d'autres moments. Donc, c'est comme partout dans la ville où on construit, bien il y a des nuisances à certains moments. Là, peut-être qu'il y en aura effectivement plus qu'ailleurs pendant un temps plus concentré. Mais c'est aussi parce que les terrains sont très grands aujourd'hui.

5265

LE PRÉSIDENT :

5270 Ce qu'on a dit aussi ce matin, c'est que toute la tête du pont Jacques-Cartier ne se ferait pas nécessairement en même temps qu'on ferait le boulevard Notre-Dame. Donc, c'est dans les temps tout le monde ne vit pas les mêmes inconvénients au même moment.

Mme MARIE-CHRISTINE DUBUC :

5275 Est-ce que je peux faire juste une petite précision à ma question. Donc, quand on dit qu'il y a des gros espaces où il n'y a personne, ce n'est pas vrai. Il y a des gens, notamment à l'accès aux berges, on y travaille depuis des décennies, donc il y a des gens qui sont là, puis il y a des habitations aux alentours. Donc, il y a tout, où il y a de l'espace il y a des gens. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

5280 Merci beaucoup, Madame. Alors, on va assister à notre dernière question.

M. LOUIS-PHILIPPE MYRE :

5285 Oui, bonjour. Louis-Philippe Myre, directeur du développement immobilier chez Inter-Loge. Un acteur immobilier communautaire depuis maintenant 40 ans dans le quartier Centre-Sud.

5290 Alors, ma question concerne toutes les prévisions entourant le site de Radio-Canada et puis évidemment dans cette foulée-là, l'aménagement des portes Sainte-Marie et la Molson. On comprend qu'évidemment en matière d'offre commerciale la demande précède l'offre. Ça, c'est compréhensible. Il y a des entrepreneurs qui sont rattachés à chacun des projets d'offre commerciale. Cependant, on a quand même une prévision au niveau de la démographie qui
5295 est assez considérable pour le secteur. Également, dans une logique où on souhaite maintenir les familles au centre-ville et je parle bien, non pas de les attirer, mais simplement de les maintenir au centre-ville, dans les quartiers centraux.

5300

Ma question, en fait tourne à savoir quel est le leadership que la Ville de Montréal exerce actuellement pour permettre de synchroniser l'offre en matière de service à l'éducation par l'attraction d'une école primaire dans le secteur ou d'une école secondaire en tenant compte des besoins. Donc, quelles sont les actions concrètes que la Ville de Montréal prend actuellement pour répondre à cette demande qui est prévisible et qu'on puisse synchroniser l'offre et la demande qui est prévisible. Merci.

5305

LE PRÉSIDENT :

Alors, qu'est-ce que la Ville fait pour s'assurer qu'il y ait des écoles dans le quartier?

5310

M. OLIVIER LÉGARÉ :

La Ville premièrement communique, a passablement augmenté ses relations avec la CSDM depuis le début du lancement de ce processus de planification. Ça, ça semble simple, mais c'est relativement nouveau dans l'approche de planification de la Ville de Montréal. Donc, à ce niveau-là on a innové à ce niveau-là. D'ailleurs, on a la présence de quelqu'un de la CSDM ici. Je ne sais pas si... Non, O.K. Excusez-moi.

5315

LE PRÉSIDENT :

5320

Non, non, mais c'est-à-dire que dans le Programme Particulier d'Urbanisme que vous faites actuellement c'est que vous avez des discussions avec la CSDM pour justement évaluer les besoins, les attentes?

5325

M. OLIVIER LÉGARÉ :

Oui, c'est ça. On lui fait état de nos prévisions.

LE PRÉSIDENT :

5330 Puis la semaine prochaine dans le dossier architecture paysage et tout, on va essayer même de la localiser. On compte sur vous pour venir participer aux ateliers créatifs. Merci beaucoup, Monsieur.

5335 Avant de terminer, j'ai une dame qui s'appelle madame Aida Saki. Madame Aida Saki, est-ce que madame Aida Saki est présente encore? Elle s'en vient, elle s'en vient. Pendant que madame Saki s'en vient, vous avez une petite question.

Mme ANNE-MARIE GRONDIN :

5340 Une petite question, ça ne sera pas très long. Anne-Marie Grondin, je suis reliée au Comité logement Ville-Marie aussi pour le GRT. Je suis aussi sur le CA d'un projet de coopérative qui s'appelle Testan. On voulait juste savoir, moi je parle au nom du CA aussi, à savoir qu'est-ce que vous comptez faire sur le CLSC Jacques-Viger, l'immeuble qui est là, qui est vacant pour le moment?

5345

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous avez un élément de réponse?

5350 **Mme CHARLOTTE HORNY :**

5355 Oui, oui. Nous on l'appelle dans le PPU l'hôpital de la Miséricorde. C'était son autre nom auparavant. Donc, vous savez qu'il appartient au gouvernement du Québec actuellement. Donc là, la Ville est en train de faire des études pour voir ce qui serait possible de l'acquérir. Et est en lien aussi avec tous les groupes. Il y a un projet qui est porté par la communauté, notamment la Table du faubourg St-Laurent, la table de concertation. Et donc, la Ville est bien au courant de ce projet-là et donc, c'est à l'étape des études de faisabilité.

Mme ANNE-MARIE GRONDIN :

5360

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

5365

Merci beaucoup, Madame. Alors, on va avoir une dernière personne, madame Aida Saki s'il vous plaît. Bonjour, Madame. Excusez-moi de ne pas vous avoir donné préséance j'ai comme perdu...

Mme SAKI SATSUKI AIDA :

5370

C'était pour la question de ce matin, c'est ça?

LE PRÉSIDENT :

5375

Oui.

Mme SAKI SATSUKI AIDA :

5380

Je voulais savoir, est-ce qu'il va y avoir une distinction au niveau... on parlait de transport ce matin, pour une remise en question. Donc, est-ce qu'il va y avoir une distinction entre les voies qui sont comme accès routiers qui priorisent le transport, parce que je sais qu'on a beaucoup de voies Ville-Marie qui étaient vraiment beaucoup pour les voitures. Donc, une différenciation entre ces voies-là qui sont plus occupées par les véhicules et les voies qui vont être plus accès de transport alternatif comme piéton ou vélo, qu'on puisse miser sur la

5385

LE PRÉSIDENT :

5390 Donc, vous l'avez un peu abordé dans d'autres réponses ce matin, c'est-à-dire que la question porte, c'est quoi... je pense qu'on a parlé de la rue Ontario ce matin. Vous avez apporté un certain nombre d'éléments de réponse. Est-ce que le plan, pour répondre à la question de madame, disons fait une distinction, par exemple entre les différents types de rues pour s'assurer qu'on concentre sur les rues de transit le trafic de transit et sur les rues locales, disons la quiétude du quartier résidentiel.

5395 **M. CHRISTOPHE RIPEAU :**

5400 Mais le principe général c'est que sur l'espace public d'une certaine manière tout le monde peut y circuler, peut l'utiliser. Comment ça se passe et puis sur quelles emprises et puis en fonction de quelle largeur de rue. Il est certain que sur une voie de 10 ou 15 mètres de large on ne fait pas la même chose que dans une rue qui fait 40 mètres de large.

5405 Donc, il y aura toujours des différences entre le traitement du boulevard René-Lévesque et puis le traitement de la rue Plessis par exemple.

5410 Donc, une fois après, bien en fonction des priorités qu'on aura à ce moment-là puis des itinéraires qu'on veut faire passer sur ces voies ou pas, comme les itinéraires cyclables, bien ça donne des orientations sur le type d'aménagement qu'on peut réaliser. Mais globalement il est certain que les petites rues sont plus favorables à des rues partagées par exemple versus des grands boulevards sur lesquels l'attention est apportée surtout aux intersections. C'est ce qu'on a présenté ce matin, c'est vraiment là où sont les zones de conflit, c'est vraiment là qu'il faut qu'on traite finement le rapport entre mobilité active et collective, la circulation automobile et puis l'accessibilité universelle.

5415 **LE PRÉSIDENT :**

5420 Bien merci beaucoup, merci beaucoup, Madame. Alors, on va prendre une courte pause, on va se donner cinq, dix minutes parce qu'après va commencer l'atelier créatif qui devrait durer une heure de temps, pas plus. Donc, à 4 h 15 on devrait vous libérer. Alors, on souhaite vous garder avec nous pour vraiment avoir vos opinions sur la créativité. À bientôt.

**FIN DES FORUMS TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS ET MILIEUX DE VIE COMPLETS
AJOURNEMENT**

5425 Je, soussignée, Cindy Lavertu, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des témoignages et opinions pris dans cette audience au moyen de la sténotypie.

Cindy Lavertu