

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS:            M. JEAN PARÉ, président  
   M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire  
   Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE**  
**RÉVISION DU PLAN D'URBANISME**

**DEUXIÈME PARTIE**

**VOLUME 5**

Séance tenue le 22 juin, 14 h  
Centre 7400  
7400, boulevard Saint-Laurent  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 22 JUIN 2004 ..... 1  
MOT DU PRÉSIDENT ..... 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

FRONT D'ACTION POPULAIRE EN RÉAMÉNAGEMENT URBAIN (FRAPRU).....2  
REGROUPEMENT DES COMITÉS LOGEMENT ET ASSOCIATIONS DE  
LOCATAIRES DU QUÉBEC.....17  
CITOYENS DE L'ARRONDISSEMENT LASALLE..... 24  
CONSEIL RÉGIONAL EN ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL (CRE MONTRÉAL).....32  
TABLE DE CONCERTATION LOGEMENT/AMÉNAGEMENT DE LA PETITE PATRIE.....45  
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (STM).....53  
DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL.....65  
COMITÉ DE LOGEMENT CENTRE-SUD.....71

## MOT DU PRÉSIDENT

**M. JEAN PARÉ, président :**

5           Donc, comme cet avant-midi et hier, nous recevons les personnes et les organismes qui se sont inscrits à l'avance. Nous essayons de respecter le plus possible l'horaire convenu. Néanmoins, après chaque présentation, les commissaires peuvent poser des questions pour s'assurer d'avoir une bonne compréhension des opinions exprimées. Et les gens qui ont des documents additionnels, des acétates ou des éléments visuels en plus de leur mémoire, la  
10 Commission serait heureuse d'en recevoir copie.

          Si par ailleurs, il y a des personnes qui ne sont inscrites ni pour cette séance, ni pour aucune autre et qui souhaitent se faire entendre, la Commission essaiera de leur consacrer du temps à la fin de la séance. Ces personnes doivent auparavant donner leur nom à la table  
15 d'accueil.

          Alors, j'appelle le premier groupe inscrit cet après-midi, le FRAPRU.

**MÉMOIRE DU FRONT D'ACTION POPULAIRE EN RÉAMÉNAGEMENT URBAIN**

20 **M. JEAN PARÉ, président :**

Bonjour, Mesdames. J'al le nom de madame Corriveau, alors, vous vous présentez et vous présentez votre collègue, s'il vous plaît.

25 **Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

En fait, c'est ma collègue, madame Lucie Poirier qui va ouvrir le bal.

30 **M. JEAN PARÉ, président :**

Lucie Poirier, c'est ça ?

**Mme LUCIE POIRIER :**

35 Si vous me le permettez.

**M. JEAN PARÉ, président :**

40 Bien sûr. Avant que vous commenciez, Madame Poirier, je veux vous rappeler que la Commission a pris connaissance de votre mémoire et, bien sûr, on aura des questions à vous poser. Alors, je vous demanderais d'en faire la présentation la plus succincte possible. Merci.

**Mme LUCIE POIRIER :**

45 Parfait. Merci beaucoup. Donc, effectivement notre présentation va être très très brève pour permettre les questions. D'ailleurs, vous avez le mémoire et notre présentation n'abordera pas justement tous les thèmes qui sont dans le mémoire. On va se consacrer aux faits saillants.

50 Mon nom est Lucie Poirier, porte-parole du FRAPRU avec ma collègue, Marie-Josée Corriveau, aussi porte-parole du FRAPRU. Juste rappeler que le FRAPRU, le Front d'action populaire en réaménagement urbain, est un regroupement d'organisme au Québec dont quarante-cinq groupes membres à Montréal et quatre-vingt-dix groupes membres à travers le Québec.

55 Le FRAPRU est un regroupement pour défendre les droits des locataires et fait particulièrement la promotion du logement social comme meilleure façon de défendre les droits et de répondre aux besoins des personnes qui ont des problèmes de logement au Québec.

60 À la lecture du plan d'urbanisme qui est proposé par la Ville de Montréal, nous étions quelque peu surpris de voir le peu de place que le logement social prenait dans le plan d'urbanisme et de voir qu'il n'y avait pas du tout de place pour le maintien dans les lieux des ménages locataires à faible revenu.

65 Pourquoi est-ce qu'on était surpris ? Bien, il faut se rappeler que la population de la Ville  
de Montréal à l'heure actuelle, ce sont majoritairement des locataires ; on parle de 513 685  
ménages locataires à Montréal, donc 64% des ménages sont des ménages locataires. Lors du  
dernier recensement, ce qu'on voyait sur ces ménages-là, 18,8% consacraient plus que la moitié  
de leur revenu pour se loger, 9,7% consacraient plus que 80% de leur revenu pour se loger. Ça,  
ça veut dire environ à Montréal 50 000 ménages locataires qui payent plus que 80% de leur  
70 revenu pour se loger. Donc, on comprend que ces gens-là n'arrivent tout simplement pas à payer  
le loyer et à subvenir à leurs autres besoins essentiels.

75 Depuis ce recensement-là, est arrivée une pénurie de logements locatifs où le taux  
d'inoccupation à Montréal est de 1,1%, mais pour les logements dits bas de gamme, donc de six  
cents dollars (600 \$) et moins, le taux d'inoccupation est de 0,6%. Les loyers malheureusement  
depuis le début de cette pénurie-là ont augmenté de façon importante. À Montréal, on parle de  
hausse de 13,4% pour des 2 chambres à coucher dans les trois dernières années et  
malheureusement, la liste d'attente pour des HLM qui eux ne se construisent pas a augmenté de  
17,7% dans la dernière année. Donc, on est passé de 16 000 ménages sur une liste d'attente à  
80 18 900 , donc, presque 19 000 ménages sur une liste d'attente à Montréal.

85 Donc, les besoins sont énormes et on croit que le plan d'urbanisme doit répondre à ces  
besoins-là. Je passe à parole à ma collègue.

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

85 Un des moyens auquel on a fait référence dans le plan d'aménagement pour répondre aux  
besoins de ménages mal logés, des ménages locataires mal logés, c'était l'opération 5 000  
logements, ce qui était bien. Cependant, cette opération-là est sur le point de prendre fin, d'être  
conclue d'ici quelques mois.

90 Or, il n'y a rien de prévu, il n'y a rien de planifié pour poursuivre cet effort-là au cours des  
prochaines années alors qu'on prévoit par ailleurs investir et consacrer beaucoup d'efforts au  
développement de l'accession à la propriété privée de tout genres.

95 On tient à vous rappeler les raisons pour lesquelles le logement social est la formule à  
privilégier pour répondre aux besoins des ménages montréalais mal logés. D'abord, le logement  
social, c'est la formule sans but lucratif qui est hors marché qui fait donc que le loyer ne répond  
pas à la logique du profit, mais vise bien à répondre aux besoins des personnes en matière de  
logement.

100 Les locataires dans le domaine du logement social doivent avoir un taux d'effort qui ne  
dépasse pas 30% de leur revenu, on comprend qu'à l'heure actuelle, ce taux d'effort-là est  
dramatiquement trop élevé et ça se fait au détriment de besoins aussi essentiels que la nourriture  
ou les médicaments.

105

110 Par ailleurs, on tient à préciser, parce qu'on sait que c'est un vocable qui est utilisé à toutes les sauces, le logement social, ce n'est pas nécessairement du logement abordable et le logement abordable, ce n'est pas nécessairement... En fait, le logement social, c'est du logement abordable pour les ménages à faible revenu, mais le logement abordable n'est pas nécessairement du logement social et ne répond pas aux besoins de la bourse de tous les ménages montréalais.

115 Le logement abordable tel qu'il est défini par le plan d'urbanisme à l'heure actuelle fait beaucoup référence à un programme qui s'appelle «Le programme de logement abordable» et dans le domaine privé à but lucratif, c'est du logement dont le loyer peut aller jusqu'à 800 \$, 1 000 \$ par mois, ce qui est vraiment au-delà de la capacité de payer des ménages à faible revenu.

120 Par ailleurs, dans le plan d'urbanisme, on fait même référence aux logements abordables pour parler de l'accession à la propriété privée. C'est une façon de concevoir les choses qui ne répond pas aux ménages parce que, comme je le disais, c'est un logement qui à priori répond à la logique du marché et non pas aux besoins et surtout sur lequel on n'a pas de garantie à moyen terme pour répondre aux besoins des ménages.

125 Le logement social est celui qui peut permettre aux ménages à consacrer un taux d'effort qui ne dépasse pas 30%, qui leur garantit également le maintien dans les lieux puisque le logement ne peut pas être réclaté par des reprises de possession ou d'une manière plus ou moins détournée pour des conversions en condo.

130 Donc, dans ce contexte-là, ce qu'on réclame dans un premier temps, c'est que la Ville de Montréal reconnaisse l'ampleur des besoins des ménages mal logés de Montréal et adopte comme prémisse de base de régler ces problèmes-là et de garantir le maintien dans le milieu des ménages à faible revenu. C'est d'autant plus important dans un contexte de forte activité immobilière comme on la connaît à l'heure actuelle où les ménages risquent d'être poussés en dehors, quand ce n'est pas carrément perdre leur logement par reprise de possession.

135 Pour répondre aux besoins par ailleurs des ménages à faible revenu, il y a des efforts de développement à faire, c'est évident. Nous, ce qu'on réclame, c'est que la Ville mette en œuvre tous les moyens pour réaliser au moins 35 000 nouveaux logements sociaux au cours des dix prochaines années. Ce serait le minimum à faire compte tenu de l'ampleur des besoins dont on a parlé précédemment et qui vraisemblablement au cours des prochaines années ne diminueront pas puisque la pression demeure importante sur le coût des loyers.

140 Pour pouvoir réaliser ces 35 000 logements sociaux, la Ville doit, d'une part, s'assurer que ses terrains vont aller prioritairement au développement de nouveaux logements sociaux, donc, elle doit réserver et au fur et à mesure que les terrains sont cédés à des projets d'habitation sociale, elle doit reconstituer sa banque de terrains, sa réserve foncière pour qu'on puisse y parvenir, parce qu'un des défis à l'heure actuelle pour les projets d'habitation sociale, c'est dans un contexte de haute concurrence de pouvoir mettre la main sur des terrains vacants. Donc, la Ville doit contribuer en achetant et en réservant ses terrains à cette fin-là.

150

Par ailleurs, la Ville doit également, compte tenu qu'il y a certains terrains qui lui ont déjà échappé et que vraisemblablement elle ne pourra pas acquérir, doit se doter d'un règlement de zonage d'inclusion obligatoire. Dans le plan d'urbanisme, on nous parle d'une politique d'inclusion incitative. Nous, on croit que si on veut avoir des résultats probants et concrets, il faut absolument qu'on parle d'un règlement d'inclusion obligatoire.

155

Les exemples entre autres récents de Louis-H.-Lafontaine et de Porte Sainte-Marie nous prouvent bien que même dans un contexte où le milieu veut qu'il y ait du logement social sur un grand site, il n'y a pas possibilité à l'heure actuelle d'y aller par la seule voie de l'inclusion auprès des promoteurs. Les promoteurs se retirent et ne font aucun effort dans ce sens-là.

160

Donc, c'était nos principales demandes adressées à la Ville de Montréal.

**M. JEAN PARÉ, président :**

165

Merci, Mesdames, et merci aussi de la brièvement du caractère très ramassé, mais très clair, de vos conclusions et de vos représentations.

Alors, je passe la parole à madame Chauvin.

170

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Il y a beaucoup de mémoires qui sont déposés dans le contexte du domaine du logement social et communautaire. On peut remarquer que vous avez travaillé en étroite collaboration entre groupes puisque la plupart de vos recommandations sont reprises dans les mémoires d'autres comités logements.

175

J'aimerais savoir, dans un premier temps, d'où sort le chiffre quantitatif de 35 000 sur dix ans et s'il est inclus dans les 60 000 à 75 000 proposés par la Ville ou s'il est en deçà ?

180

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

C'est à la Ville de choisir ce qu'elle vise comme objectif de développement autre qu'en matière de logement social ; ce qu'on sait, c'est qu'à l'heure actuelle, il y a un potentiel de développement d'au-delà de 110 000 unités de logements à Montréal. Là-dessus, la Ville dit qu'elle veut concentrer ses efforts autour de 60 000 à 75 000 unités au cours des dix prochaines années. Nous, ce qu'on dit, c'est qu'à travers ça, il faut absolument réaliser au moins 35 000 logements sociaux. C'est indispensable.

185

190

Le montant de 35 000, en fait il réfère à deux choses. La première, c'est l'ampleur des besoins. Il est même en deçà du nombre actuel de ménages qui doivent consacrer plus de 80% de leur revenu pour se loger ; donc, il est on ne peut plus raisonnable. Cela dit, une des revendications du FRAPRU qui est un regroupement national, je vous le rappelle, c'est d'obtenir la réalisation d'au moins 8 000 nouveaux logements sociaux par année pour tout le Québec, et si on

195

fait la proportion de ce montant-là sur le territoire et l'ampleur des besoins montréalais, ça représente à peu près 3 500 unités par année.

200

Donc, c'est ce qu'on réclame. Cela dit, le 8 000 logements sociaux par année n'est pas non plus une vue de l'esprit, c'est ce qui se réalisait au début des années 80 bon an mal an en logement social au Québec. Donc, selon nous, tout cela est on ne peut plus raisonnable et même très raisonnable encore une fois en regard des besoins.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

205

Quand vous parlez de logement social, vous parlez de toutes les formes de logement social ?

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

210

HLM, coopératives sans but lucratif, effectivement.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

215

Est-ce que dans votre esprit il y a une proportion souhaitable entre les logements sociaux subventionnés et le mode plus coopératif ou à but non lucratif, une proportion dans les 35 000 ?

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

220

La revendication du FRAPRU auprès des gouvernements supérieurs, c'est le financement nécessaire à la réalisation de 8 000 logements sociaux par année, dont la moitié en HLM. Cela dit, on sait qu'il n'y a pas de programme HLM disponible introduit ou réintroduit dans les programmes actuels et donc, on fait des efforts dans ce sens-là et on espère que la Ville va joindre sa voix à la nôtre à ce niveau-là puisqu'on le voit, la liste d'attente augmente de manière épouvantable au niveau des HLM, mais on n'a pas arrêté de proportion définitive sur le 35 000 unités.

225

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

230

Vous dites qu'il n'y a pas de programme HLM, mais c'est pas de programme béton pour la construction d'HLM, mais il y a quand même une partie des enveloppes qui sont dévolues au supplément du loyer, ce qui revient à un logement subventionné. Au niveau du déboursé pour l'occupant, c'est la même chose qu'un HLM. Est-ce que j'ai bien compris la mécanique du programme ?

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

235

C'est-à-dire que la clientèle qui a accès au supplément au loyer dans les programmes comme Accès logis où effectivement la moitié des logements sont attribués à des ménages bénéficiaires de supplément au loyer, ces ménages-là sont des ménages qui se qualifient pour un



240 HLM. Quand le FRAPRU et ses groupes membres réclament un nouveau programme HLM, c'est non seulement la formule en terme de subvention, c'est également la tenure, c'est-à-dire qu'on réclame du logement dont la propriété serait publique. Donc, c'est semblable, mais ce n'est pas exactement la même chose.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

245 Pour quelle raison est-ce que vous demandez à ce qu'il y ait un programme qui subventionne la tenure publique puisque dans la plupart des programmes, on dénote, et même des projets, on dénote une volonté de mixité très forte ?

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

250 Je vous dirais que dans un premier temps, et puis je vais céder la parole à ma collègue, dans le cas... notre demande est en écho aux besoins exprimés, d'une part ; d'autre part, il y a des ménages qui à l'heure actuelle ne peuvent pas ou ne veulent pas pour toutes sortes de raisons s'intégrer à l'intérieur d'un projet coopératif par exemple.

255 On le sait, pour vivre en coopérative d'habitation, il faut être prêt et avoir, je dirais, à la fois la capacité physique entre autres de contribuer à l'effort coopératif. Il y a des ménages qui pour toutes sortes de raisons ne peuvent pas consacrer cet effort-là ou contribuer à cet effort-là. D'une part. D'autre part, la plupart du temps les projets sans but lucratif, d'organismes dans but lucratif, 260 sont des projets auxquels va être rattaché une autre problématique. Par exemple, la réinsertion de toxicomanes ou un projet qui va s'adresser plus particulièrement à des personnes âgées en perte d'autonomie.

265 Donc, des ménages qui ne pourraient pas ou qui ne voudraient pas accéder à une coopérative d'habitation et n'auraient pas d'autres problèmes que des problèmes de logement et des problèmes de paiement de loyer pourraient difficilement trouver leur place dans un projet d'organisme sans but lucratif, il faut les mettre quelque part ce monde-là. Donc, ils ont besoin également de logement et pour nous, la formule qui s'avérerait idéale serait la formule HLM.

270 **M. JEAN PARÉ, président :**

Voulez-vous que je prenne le relais, Madame Chauvin ?

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

275 Allez-y, Monsieur Paré.

**M. JEAN PARÉ, président :**

D'accord. Monsieur Beauchamp ?

280 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Merci. Juste des éléments d'informations, s'il vous plaît. Vous dites qu'il y a 513 000 locataires actuellement à Montréal ; il y en a combien de ces 513 000 logements, supposons qu'il y a équivalence entre locataires et logements, qui sont du logement social actuellement?

285

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

Ah, mon Dieu ! Je ne pourrais pas vous le dire exactement. Ce qu'on sait, c'est que la proportion du logement social est insignifiante par rapport au parc de logements privés. Ça, on peut vous dire ça assurément. Je n'ai pas le chiffre malheureusement avec moi pour vous dire la proportion exacte de logement social sur le territoire montréalais, mais c'est insignifiant.

290

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

C'est parce que si sur une prévision de 75 000 à venir, on prévoit, vous estimez qu'il faudrait qu'il y ait 35 000 logements sociaux, c'est une forte proportion ; c'est presque 50% des nouveaux logements disponibles qui devraient être des logements sociaux. Alors, j'imagine qu'il n'y a jamais cette proportion-là dans le 513 000 actuel du parc.

295

J'essaie juste de comprendre, est-ce qu'il y a un objectif...

300

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

De rattrapage.

305

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

... de rattrapage. C'est quoi qui est normal dans la société ? Est-ce que c'est dans une ville comme Montréal, 10%, 5%, 7% qui devrait être du logement social ?

310

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

Je ne suis pas certaine qu'on va être capable de vous dire aujourd'hui la proportion exacte de logement social sur l'ensemble du parc montréalais malheureusement. On pourrait vous la communiquer par courriel si vous le désirez.

315

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

J'essaie juste de comprendre l'univers.

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

320

Cela dit, pour nous, la proportion actuelle est nettement insuffisante et il ne faudrait pas se comparer par exemple au parc québécois, au parc canadien ou même au parc nord-américain, pour se fixer un objectif. L'objectif doit être en regard des besoins à notre avis. Or, on le disait tantôt, il y a à l'heure actuelle presque 100 000 ménages montréalais qui doivent consacrer plus de la moitié de leur revenu pour se loger et là-dessus, il y en a 50 000 qui doivent consacrer plus de

325

80% de leur revenu pour se loger. C'est à ce niveau-là qu'on dit qu'il faut absolument développer du nouveau logement social pour répondre au besoin de ces ménages-là.

330 Un aspect que je n'ai pas abordé tantôt dans la présentation ou que j'ai plutôt effleuré, c'est toute la notion de maintien dans le milieu. À l'heure actuelle, le plan d'urbanisme, le plan préliminaire parle beaucoup de mixité sociale. On souhaite voir Montréal comme un milieu où tout le monde pourra y vivre convenablement, avoir une belle qualité de vie, etc. Les ménages dont je vous parle qui ont un taux d'effort aussi important, ces ménages-là n'ont pas une bonne qualité de vie, on le comprendra et on en conviendra, mais plus encore, cette qualité de vie-là risque d'être  
335 détériorée au cours des prochaines années si on ne prend pas des gestes conséquents pour régler dans la mesure où le coût des loyers augmente, la pression demeure toujours aussi intense sur le coût des loyers et malheureusement les revenus ne suivent pas et la pression du nouveau développement, incluant les 60 000 à 75 000 logements que la Ville veut développer exerce des pressions importantes sur le parc de logements existants.

340 Donc, les ménages qui habitent à l'heure actuelle sur le territoire de Montréal, et je me permettrais de préciser entre autres dans les quartiers centraux autour du centre-ville, subissent énormément de pression et risquent donc d'être obligés de quitter leur quartier. Quand un ménage à modeste ou à faible revenu quitte son quartier, ce n'est pas juste un toit qu'ils ont perdu, c'est un  
345 réseau d'entraide communautaire. C'est souvent un réseau familial autour qui est perdu également, et on le condamne à vivre dans l'isolement.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

350 Là, vous êtes très affirmative. Il y a bien 50 000 foyers qui...

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

355 Oui, c'est les données du recensement.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

...qui doivent payer plus de 80% ?

360 **Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

Oui.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Et entre 30% et 80%, il y en a combien ?

365 **Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

370 Au dessus de 30%, à l'heure actuelle, c'est 192 435 ménages qui doivent consacrer plus de 30% de leur revenu pour se loger, ce qui représente 37,5% des ménages locataires. Et ça, c'est les données du recensement de deux mille un (2001).

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

375 Ça veut dire que Montréal est une ville relativement pauvre.

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

380 Oui. Ça, effectivement, le recensement nous a démontré que malheureusement Montréal était pauvre. Cela dit, on ne dit pas que Montréal ne doit pas faire d'effort pour s'enrichir, mais il ne faut pas que ça se fasse au détriment des ménages montréalais qui sont déjà là.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

385 Très bien. Merci.

**M. JEAN PARÉ, président :**

390 Avant de repasser la parole à madame Chauvin, je voulais vous ramener au plan d'urbanisme proprement dit, qui est évidemment un document considérable, qui contient autant des prescriptions relativement précises qu'une série d'orientations dont certaines vont être traduites plus tard dans des politiques.

395 Un des volets, vous venez de le mentionner, était celui de favoriser la mixité. Ce vers quoi j'aimerais vous amener, c'est peut-être des dispositions relativement précises du plan d'urbanisme comme par exemple les affectations, les éléments d'encadrement réglementaire qui sont formulés en regard des différents arrondissements en prenant en compte l'état du patrimoine bâti et ainsi de suite.

400 Est-ce qu'il y a dans ce type de mesure des choses qui ont une importance plus grande en regard de la problématique du logement et notamment du maintien à la fois du stock et de la population dans son milieu ?

405 **Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

410 Bien, c'est sûr que si on parle de maintien dans les lieux, c'est-à-dire physique dans les logements, une des choses qu'on aborde dans le mémoire, que je n'ai pas abordé dans la présentation, mais qui reste importante, c'est toute la question de la conversion en condo.

La Ville de Montréal, selon nous, devrait interdire systématiquement et sur tout son territoire la conversion en condo dans un contexte de pénurie, en particulier comme on en connaît un à l'heure actuelle.

415 On reçoit régulièrement, et nos groupes membres reçoivent régulièrement des appels à l'aide de la part de ménage qui peuvent avoir habité pendant 20 ans, 30 ans, 40 ans dans un logement et qui subissent à l'heure actuelle des reprises de possession parfois véridiques, mais souvent fictives parce qu'en bout de ligne, un propriétaire veut reprendre le logement dont le loyer a été relativement bien contrôlé au fil des ans pour pouvoir le convertir en condo. C'est une  
420 pratique qui à notre sens est absolument inadmissible dans le contexte actuel parce qu'elle laisse des gens dans le pétrin et que des mesures d'urgence telles qu'on en connaît en ce moment, c'est bien, mais c'est nettement insuffisant. Donc, ça, ça devrait être une chose nommément et carrément rejetée, c'est-à-dire le principe de la conversion en condo.

425 Par ailleurs, j'y ai fait allusion tantôt, il y a la question d'une nouvelle réglementation dont la Ville doit se doter qui est la notion du zonage d'inclusion. À partir du moment où on sait que les ménages à faible revenu sont souvent mal logés, un phénomène aussi qu'on sait, c'est les problèmes de surpopulation. Quelqu'un me racontait récemment que, même, je pense que c'est Centraide qui venait de faire une étude démontrant un lien direct entre les problèmes d'échec  
430 scolaire des enfants et les problèmes de surpopulation. C'est à ce point à Montréal que Centraide Grand Montréal a été capable de tirer des conclusions à ce niveau-là.

Donc, il y a des gens qui sont mal logés, non seulement en regard de leur revenu, mais également parce qu'ils s'entassent dans des logements trop petits. Donc, ces ménages-là  
435 devraient avoir accès à des logements convenables. Pour y parvenir, il faut que la Ville se dote d'une réglementation de zonage inclusion obligatoire parce que quand on laisse les promoteurs choisir, évidemment ils ne choisiront pas le logement social. On peut comprendre pourquoi, mais on ne peut pas se permettre... une municipalité comme Montréal ne peut pas se permettre de laisser les gens dans le pétrin comme ça.

440

**M. JEAN PARÉ, président :**

D'accord. Madame Chauvin?

445

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

En terme de zonage d'inclusion, parce que tout le monde a un peu une formule à proposer, moi ce que je comprends du principe, c'est qu'à une certaine partie de construction de logements privés doit être associé du logement social. Si cette partie-là n'est pas en terme  
450 d'unités physiques dans un projet, mais en terme monétaire dans un fond de développement de logement social, est-ce que c'est une avenue qui à vos yeux permettrait de répondre aux besoins par exemple ?

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

455

Oui, mais exceptionnellement. L'idéal, c'est de s'assurer que partout à Montréal, il y a véritablement mixité sociale et qu'il y a véritablement possibilité de développer du logement social et pour les ménages par exemple qui s'entassent à l'heure actuelle dans des logements trop petits, qu'ils puissent par ailleurs aménager à proximité dans un logement social convenable, de bonne

460

grandeur et à un loyer qu'ils vont être capable...  
Donc, si on veut que ces logements sociaux-là se développent là où les gens vivent, et là je pense en particulier dans les secteurs les plus soumis aux pressions du développement immobilier, il faut s'assurer qu'effectivement il va y avoir inclusion de logement social et que ce ne sera pas de l'argent mis dans un pot pour aller se développer ailleurs en périphérie loin des services, loin du transport en commun et des réseaux d'entraide communautaire ou de la famille.

465

**Mme LUCIE POIRIER :**

Comme l'a dit ma collègue auparavant, une des grandes grandes difficultés pour développer du logement social outre le manque de fonds où on fait effectivement des pressions sur différents paliers de gouvernement, il y a aussi le manque de terrains, et même si on mettait de l'argent dans un fonds, on en a besoin effectivement, mais il y a un besoin criant de terrains. Comme on l'a mentionné précédemment, il y a une pression immense, plusieurs promoteurs veulent le même terrain et donc, pour développer du logement social, on a aussi besoin d'avoir des parties, donc des réserves de terrains de la ville, mais aussi que lorsqu'il y a des grands projets, qu'une partie du terrain soit réservée pour du logement social.

470

475

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Mais ce que vous visez dans le fond, l'objectif, c'est la mixité, puis l'inclusion en terme social ou sociodémographique.

480

**Mme LUCIE POIRIER :**

Oui.

485

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

La façon dont c'est construit, puis dont le programme financier, le montage financier est fait, dans le fond si le but est atteint, c'est ça qui compte. Est-ce que j'ai bien compris ?

490

**Mme LUCIE POIRIER :**

Dans la mesure où on parle de logement social sans but lucratif, hors marché. On tient à apporter cette précision.

495

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

500 Oui, et dans les zones habitées, à proximité des services, du réseau de transport en commun, etc.

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

505 Et la raison pourquoi on parle de logement social, comme ma collègue l'a mentionné précédemment, c'est qu'il y a un programme qui existe qui est le programme de logement abordable privé où on a des unités à huit cents dollars (800 \$) par mois pour un 4½. Donc, lorsqu'on parle de personne à faible revenu, évidemment c'est ça qui va intéresser les promoteurs privés comme type de logement et ça, ça n'aiderait pas la population pour laquelle on disait tantôt,  
510 tout à l'heure, qui avait des difficultés à se loger.

Donc, c'est pour ça qu'on insiste sur le mot logement social, donc, hors marché avec le prix que les gens peuvent se payer.

515 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Si je ne me trompe pas, le logement abordable privé, c'est un contrôle de loyer sur une période de dix ans ?

520 **Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

Oui, ce qui est court dans la vie d'une ville, cela dit.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

525 J'aimerais peut-être vous demander une dernière question par rapport à l'opération 5 000 logements et à la capacité du réseau de reprendre la construction et la recherche de ménages pour faire du logement coopératif parce qu'il y a eu un abandon de programme pendant une longue période et là, même s'il y a les fonds, il y a plusieurs difficultés.

530 Vous avez nommé le marché, les changements de zonage, le manque de terrain, etc., mais il y a aussi la capacité du réseau à accompagner ces milliers de ménages dans un mode d'occupation de leur logement qui ne leur est peut-être pas familier. Et souvent le logement communautaire s'adresse à des communautés ethniques qui n'ont pas les mêmes capacités en  
535 terme linguistique que vous et moi, donc, il y a de l'apprentissage à plusieurs niveaux à faire.

Comment s'est vécue l'expérience Solidarité 5 000 logements d'après vous ? Quel est le facteur qui a le plus influencé le rythme de livraison des ménages ?

540 **Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

545 Ce qui est sûr dans le cas de la livraison du logement social et de la capacité de livraison, et là, on parle un peu au nom d'autres, c'est plus les groupes de ressources techniques qui seraient à même de vous donner les informations pointues là-dessus, mais ce qu'on a pu constater au fil mettons, je dirais de la dernière décennie pour ne prendre que celle-là, c'est que les efforts effectivement chaotiques de financement ont fait en sorte que les groupes de ressources techniques avaient de la difficulté à maintenir des équipes.

550 C'est une des revendications qu'on a mise de l'avant cet hiver quand on s'est adressé entre autres à monsieur Séguin du Gouvernement du Québec pour obtenir des engagements et des engagements qui allaient durer dans le temps parce qu'effectivement, on finance, on ne finance pas, on finance, on ne finance pas, c'est difficile de conserver un réseau de groupes de ressources techniques compétents et équipés pour répondre à ses besoins-là.

555 Mais une fois cela dit, je vous dirais que le milieu communautaire a toujours trouvé les moyens qu'il fallait ; il a toujours fait preuve de beaucoup d'imagination et de débrouillardise pour mettre en œuvre ce qu'il fallait pour garantir l'intégration des nouvelles populations par exemple comme celle que vous ciblez.

560 Le défi, c'est par contre, et là, je renvoie la balle à la Ville de Montréal, c'est de s'assurer par ailleurs qu'on se donne des conditions de réalisation convenables et, par exemple, il y a eu au cours des derniers mois des difficultés effectivement parce que les arrondissements hésitaient, parce que des élus ou... c'était plus souvent des élus d'ailleurs, ou des milieux hésitaient à soutenir le développement ou à accepter le développement d'un projet d'habitation sociale parce  
565 qu'on a révisé des règles, des normes ou des règles d'élaboration de projets. C'est sûr que plus on met des obstacles de cette nature-là dans la réalisation, moins les groupes peuvent consacrer du temps à l'accompagnement des ménages qui vont avoir à vivre ensemble et à gérer ensemble leur projet d'habitation sociale.

570 Donc, je dirais que la part de responsabilités doit être réciproque à ce niveau-là et la Ville a une part de responsabilité à ce chapitre-là.

**Mme LUCIE POIRIER :**

575 Et à ce chapitre-là aussi, dans les dernières années, on a vécu le phénomène des fusions municipales qui a amené une réorganisation tant au niveau des arrondissements que de la ville centrale. Donc, c'est clair qu'il y a eu beaucoup de réorganisation à l'intérieur de la ville même qui a pu créer certains ralentissements aussi.

580 **Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

On va espérer que les suites du 20 juin ne viendront pas ajouter à ça.

585 **M. JEAN PARÉ, président :**



Attendons voir.

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

590

Oui.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

595

C'était exactement là-dessus que je voulais vous poser une question parce que, au fond, quand on parle Ville de Montréal, on parle la grande entité d'avant le 20 juin, qui est encore celle présente maintenant, et quand vous demandez des choses à la Ville de Montréal, des planifications, etc., c'est pour l'ensemble du territoire.

600

Or, j'ai l'impression que quand on parle réellement, on vise plus certains quartiers de l'ancien Montréal, on pense à Villeray, Hochelaga-Maisonneuve, Saint-Henri, Parc Extension, Saint-Michel, etc., peut-être Montréal-Nord, une ancienne banlieue. Est-ce que... et tantôt, je vous écoutais parler à ma collègue en disant : «Faut bien que les services de transport en commun soient accessibles», mais est-ce que votre analyse porte aussi sur d'autres villes plus à l'ouest de Montréal, des arrondissements en tout cas qui risquent de se démembrer ? Comment la problématique se vit ? Et où est-ce qu'on s'en va vers une concentration de plus en plus grande de logements sociaux dans l'ancien Montréal proprement dit avec évidemment la tension qui devient de plus en plus difficile au plan d'un urbanisme global ?

605

610

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

Je vous dirais par rapport à ça que traditionnellement, il y a des municipalités qui ont refusé ou des anciens... à l'époque, elles n'étaient pas des arrondissements, c'était des municipalités, qui ont refusé de développer du logement social et qui ont laissé tout le poids sur la Ville, l'ancienne Ville de Montréal.

615

Et ça nous amène aujourd'hui à constater qu'effectivement la banlieue ouest qui s'est défusionnée ou qui va bientôt se défusionner est plus riche, exprime moins de besoins évidemment en matière de logement social que les arrondissements de l'ancien Montréal ou Saint-Léonard ou Montréal-Nord ou Verdun ou Saint-Laurent où, là aussi, il y a quand même énormément de besoins.

620

Cela dit, pour régler cette iniquité ou ce déséquilibre, la loi avait prévu et maintient que toutes les agglomérations et même toutes les municipalités de la CMM doivent soutenir et investir dans le fonds de développement de logement social. Cela dit, nous, ce qu'on prône, c'est le maintien dans le milieu. Les gens veulent rester dans leur quartier. Donc, il ne s'agit pas de les exporter, il s'agit d'avoir les moyens et de mettre à contribution les gens qui ont les moyens pour pouvoir développer du logement social là où il y a des besoins exprimés.

625

630 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Il n'y a pas qu'une dimension de bâtisse, de bâtiment, mais il y a aussi une dimension sociale à ça.

635 **Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

C'est sûr et c'est à ça qu'on qualifie, qu'on peut qualifier le tissu social de Montréal aussi.

640 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

O.K.

**Mme LUCIE POIRIER :**

645 Et à ce qu'on sache, il faudra voir dans les faits comment ça va se concrétiser, mais il semblerait que le logement social va être un pouvoir de l'agglomération. Mais les arrondissements ont aussi un pouvoir au niveau du zonage, donc, il faudra voir à ce niveau-là comment ça va se passer, mais c'est vraiment un pouvoir d'agglomération.

650 **M. JEAN PARÉ, président :**

Très bien. Ça sera le mot de la fin en ce qui nous concerne pour aujourd'hui. Je vous remercie beaucoup.

655 **Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

Merci.

**MÉMOIRE DU REGROUPEMENT DES COMITÉS LOGEMENT**  
**ET ASSOCIATIONS DE LOCATAIRES DU QUÉBEC**

660

**M. JEAN PARÉ, président :**

Pour faire suite au FRAPRU, le Regroupement des comités logement et associations de locataires du Québec, monsieur Trépanier. Il y a sans doute une certaine continuité dans tout ça.

665

Bonjour, Monsieur Trépanier.

**M. ANDRÉ TRÉPANIÉRIER :**

Bonjour.

670

**M. JEAN PARÉ, président :**

Alors, écoutez, vous avez accepté, je pense, de vous glisser dans l'horaire peut-être à brève échéance, on l'apprécie. Je vais vous demander de nous faire une présentation rapide de votre point de vue de façon à ce qu'on puisse vous poser des questions.

675

**M. ANDRÉ TRÉPANIÉRIER :**

Merci. Donc, rapidement je vais juste préciser qu'on existe depuis 26 ans à l'échelle provinciale ; on est donc un regroupement provincial de comités logement. Parmi nos membres, il y a seize comités logement de la Ville de Montréal qui sont avec nous et notre particularité, c'est de se préoccuper en priorité de l'avancement des droits des locataires. L'accès au logement et le maintien dans les lieux sont les préoccupations centrales de notre regroupement.

680

Et récemment, on a collaboré directement avec la Ville de Montréal sur la mise en place d'un nouveau Code du logement pour l'ensemble de l'île de Montréal.

685

Bon. Je ne ferai pas une présentation du mémoire au complet, vous en avez eu des copies. Notre axe d'écriture est de protéger les logements existants et les gens qui ont déjà choisi Montréal qui sont principalement des locataires. Ce que j'aimerais faire maintenant, ce serait de faire un retour sur la question de l'inclusion qui figure dans un encadré du document qui a été publié.

690

Vendredi dernier, on a eu une rencontre dans le Vieux-Montréal avec des gens du service d'habitation et monsieur Machucha, c'était une troisième rencontre, c'est une première pour nous, mais une troisième rencontre que la Ville tenait sur son projet de faire... la Ville travaille sur un règlement pour éventuellement forcer, ça reste à voir, les promoteurs à inclure du logement social dans les grands projets de développement.

695

On y a participé vendredi matin. C'est sûr que d'emblée, on a signifié à la Ville que les comités logement sont généralement favorables au principe de forcer les promoteurs à inclure du

700

logement social dans leur projet, donc, le droit du quartier quand il y a un promoteur qui débarque de dire : «Nous, pour ce site-là, on veut tant pour cent de logements sociaux sur le site.

705 Mais le malaise, et c'est pour ça que je reparle de cette réunion-là, je suis sorti peut-être par après un peu mal à l'aise en sentant que plus que notre accord sur le projet d'inclusion, on voulait aussi avoir l'accord des groupes communautaires sur l'orientation d'accès à la propriété que la Ville met de l'avant actuellement avec ses programmes et avec le plan d'urbanisme, et j'aimerais peut-être vous amener une précision, par rapport à ce qu'on a dit vendredi à la Ville.

710 C'est qu'on a aussi le droit dans le quartier, on a le droit de dire à un promoteur : «On veut du logement social dans ton projet» ; on a aussi le droit de dire qu'on n'en veut pas de son projet de condo. Ça fait aussi partie... et c'est très légitime que dans un quartier on puisse dire ça également.

715 Puis aussi, comme c'est encore un projet, ça fait un an environ que la Ville dit publiquement qu'elle travaille là-dessus, le projet n'est pas encore prêt, je ne sais pas quand est-ce qu'il va être prêt. Pendant ce temps-là, les terrains disparaissent et les pressions sur les locataires se font nombreuses et les comités logement témoignent que les locataires nous disent qu'ils subissent beaucoup beaucoup de pression actuellement pour soit que leur loyer soit augmenté ou

720 soit qu'il soit délogé de leur logement de façon à louer plus cher à quelqu'un d'autre ou le vendre à quelqu'un d'autre.

Ensuite, je veux compléter encore sur l'accès à la propriété avec l'étiquette «logement abordable». La Ville dit : «On va faire un effort de logement abordable.» Souvent on voit le maire

725 en conférence de presse sur la question du logement, il parle qu'il veut faire du logement abordable, mais c'est devenu une espèce d'étiquette fourre-tout où finalement on ne fait pas des logements qui sont accessibles financièrement pour la majorité des Montréalais et des Montréalaises, mais qui visent davantage d'autres personnes qui n'habitent pas Montréal actuellement ou qui sont Montréalais, mais qui ont des tranches de revenu importantes, plus

730 importantes que les gens à faible revenu.

Admettons qu'au plan marketing, ça paraît bien pour la Ville, mais on camoufle finalement sous l'étiquette «logement abordable», et les gens comprennent «logement social» quand ils

735 écoutent la télé, et ce n'est pas le cas. Donc, tout ça en notant qu'on parle de 60 000 à 75 000 logements et donc du logement abordable là-dedans, mais par contre, le seul vrai logement social qui était là-dedans, c'est l'Opération 5 000 et elle se termine en 2005. Donc, après, il n'y a aucune volonté de la Ville exprimée dans le plan d'urbanisme pour développer du logement social.

L'élément qu'on critique beaucoup aussi, c'est à la page 27 du cartable, on parle de

740 l'accès à la propriété subventionnée, donc, c'est des fonds publics qui viennent de la SHQ et de la Ville. Et quand c'est le temps de faire du logement social, là, c'est toujours : «Il nous manque de l'argent, c'est difficile, c'est difficile, c'est difficile», mais pour favoriser l'accès à la propriété, là, il y a des ressources financières qui semblent disponibles.

745 Et aussi, nommément, il y a de quoi qu'on critique beaucoup dans le plan d'urbanisme,  
c'est l'accès à la propriété dans les «plex», en fait dans les 2 à 5 logements, c'est déjà possible  
avec les programmes d'accès à la propriété ; donc, ce type de subvention contribue à augmenter  
les pressions que les locataires vivent pour être amenés à acheter leur logement, quitter leur  
logement ou faire augmenter leur loyer. Donc, je pense qu'il faut que la Ville soit très prudente  
750 quand elle favorise l'accès à la propriété, spécifiquement dans les lieux occupés par les locataires.  
Dans le programme, il y a une partie pour la construction neuve et il y a une partie aussi pour les 2  
à 5 logements dans lesquels les locataires vivent beaucoup, et ce qui fait aussi le charme de  
Montréal, et quand ce «plex», ce duplex, triplex est converti éventuellement en condo, ce n'est  
plus du logement abordable à mon sens à moi. Ce sera peut-être du logement abordable qui va  
755 rentrer dans l'étiquette qu'on accole, mais ce ne sera plus un loyer; quand ça fait 15 ans qu'on  
occupe notre 5½ dans un duplex, il peut être à loyer raisonnable.

Tout ça pour parler davantage de la conversion en condo et des reprises de logements.  
J'ai été chercher avant de venir ici les données à la Régie du logement parce que la plupart des  
760 conversions doivent être autorisées par la Régie du logement avant qu'on puisse faire la  
conversion. Dans les neuf dernières années, entre les années 1995 et 2003, ça, ce n'est pas dans  
le mémoire que j'ai produit - je pourrais vous laisser la copie que j'ai ici - à Montréal, il y a 3 416  
logements en neuf ans qui ont été convertis en condo, malgré que théoriquement si on regarde la  
Loi de la Régie, la conversion en condo est interdite sur le territoire de l'Île de Montréal, mais  
765 permise en dehors. Donc, la permission depuis le début des années 90 de faire la conversion, on  
voit que malgré le nouveau moratoire qui existe depuis les années 2000, il y a encore un nombre  
significatif de logements qui sont convertis. Les logements ne disparaissent pas, mais ils perdent  
leur vocation en étant transformé en condominium, ils deviennent inaccessible pour les gens à  
faible et moyen revenu.

770 Donc, on parle de faire 60 000 à 75 000 logements en dix ans, mais dans les neuf  
dernières années, c'est 3 416 logements qui ont été convertis, locatif vers la copropriété divise.  
Donc, c'est pour ça que le regroupement, on demande qu'il y ait un vrai moratoire sur la  
conversation en condo. Actuellement, même s'il y en a un théoriquement, les arrondissements ont  
775 le pouvoir de déroger à cette interdiction-là. On le voit, le portrait reste à faire, mais on les voit à  
gauche et à droite, un triplex ici, un duplex là, des logements qui nous échappent, et c'est  
contradictoire avec l'objectif de faire du logement abordable.

Je veux amener une petite précision aussi sur les subventions qui existent qui  
780 subventionnent la reprise de logement à notre avis. Il y a une explosion du nombre de reprises de  
logement à Montréal depuis le début des années 2000, des situations malheureuses pour les gens  
à qui ça arrive, et il y a aussi par la reprise de logements, la Régie du logement autorise qu'on  
puisse fusionner mettons un duplex : le propriétaire habite en bas, il reprend en haut, pas pour  
mettre sa mère ou sa fille, mais pour vraiment occuper le duplex au complet, faire une maison  
785 unifamiliale. Ça, la Régie du logement les laisse passer. On fait des représentations de ce côté-là  
pour que la Régie ne traite pas ces demandes comme des reprises de logement au sens que la loi  
l'avait prévu initialement. Mais aussi, là, la Ville a un rôle néfaste là-dedans parce que certains  
arrondissements, dont le mien, Villeray-St-Michel-Parc Extension, fait la promotion dans son

790 bulletin de ressources comme quoi on peut avoir de l'aide financière de la Ville pour convertir notre duplex ou notre triplex en cottage.

**M. JEAN PARÉ, président :**

795 Je vais vous demander de conclure, Monsieur Trépanier.

**M. ANDRÉ TRÉPANIÉ :**

800 Oui, je vais conclure sur la question du Code du logement, qui est une question qu'on a beaucoup travaillé. On s'est montré satisfait de la mise en œuvre d'un Code du logement amélioré qui s'applique pour l'ensemble de l'Île de Montréal. Encore ici, c'est les arrondissements qui ont la charge de l'appliquer, et l'application est déficiente en général et différente d'un arrondissement à l'autre.

805 Dans notre document, on a une série de recommandations qui, certaines ont été officiellement reprises, d'autres qui ne l'ont pas été, principalement ce qui est relié au relogement des locataires, le maintien dans les lieux suite à des travaux, la possibilité de saisir les bâtiments d'un propriétaire récalcitrant, le transfert des amendes par le nouvel acheteur et toute l'expertise au niveau de la Ville aussi pour les réalités plus complexes en insalubrité, au niveau entre autres des moisissures et l'accès à ces ressources-là pour les locataires qui vivent des problèmes

810 d'insalubrité.

**M. JEAN PARÉ, président :**

815 Merci beaucoup. Je voudrais vous amener aux recommandations à la page 7 de votre mémoire.

**M. ANDRÉ TRÉPANIÉ :**

820 Oui.

**M. JEAN PARÉ, président :**

825 Vous avez deux recommandations qui se suivent, l'une qui concerne les subventions à la transformation en cottage et l'autre, empêcher l'accès à la propriété dans les logements existants.

830 Imaginons par ailleurs que dans la Ville, on consacre à la fois à travers le zonage et peut-être par la réglementation le nombre d'unités que doit contenir un bâtiment d'habitation. Est-ce que si on interdisait par exemple la transformation d'un multiplex en cottage pour préserver le nombre d'unités, mais qu'on continuait à favoriser les propriétaires occupants, je pense en particulier aux duplex et aux triplex de Montréal - pour ne pas aller à un trop grand nombre d'unités - dont le propriétaire dans certains cas n'habitent pas sur place, mais dans d'autres cas habite ou souhaiterait habiter sur place, peut-être que je porte un jugement de valeur, mais on considère

835 souvent que quand un propriétaire occupe lui-même les lieux, l'édifice a de meilleur chance d'être mieux entretenu ou les réponses aux besoins se font plus rapidement que quand c'est un propriétaire absent. Est-ce qu'à défaut de permettre la transformation de «plex» en cottage, le fait de pouvoir soutenir le désir d'un propriétaire de devenir propriétaire occupant vous paraît acceptable?

840 **M. ANDRÉ TRÉPANIÉ :**

Les «plex» peuvent être propriétés d'individu ou de corporation, donc, si on parle de corporation, on peut tout de suite écarter l'idée de propriétaire occupant, pour ce qui est des personnes individuelles, donc, on ne parlera pas non plus d'individus investisseurs qui se mettent trois, quatre ensemble pour acquérir des duplex, mais on parle vraiment d'un individu ou d'un couple qui pourrait acquérir un duplex et vivre dedans, les dispositions de la Loi de la Régie du logement leur permet déjà de le faire.

845 Il n'a pas besoin d'aide financière de la Ville de Montréal pour faire une reprise de logement, il suffit d'envoyer une lettre avant le trente et un (31) décembre . Au pire, la Régie va leur demander de verser les frais de déménagement et d'autres frais au locataire qu'on évince, mais en tant que tel, ça peut être prévu d'ailleurs comme on prévoit autre chose dans un achat. Donc... et ça se passe déjà, on est en explosion du nombre de reprises de logements, ça atteint des niveaux records ces années. Donc, ce n'est pas nécessaire que la Ville mobilise des ressources pour le faire, parce qu'il y a déjà un phénomène qui se passe. L'augmentation du coût des loyers aussi et les bas taux d'intérêt est un puissant stimulant pour pousser les gens vers l'accès à la propriété.

855 **M. JEAN PARÉ, président :**

Oui. Monsieur Beauchamp ?

860 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Ça va.

865 **M. JEAN PARÉ, président :**

Madame Chauvin ?

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

870 J'aimerais vous demander si brièvement vous pouvez nous donner un aperçu de la différence entre l'ancien Code du logement et le nouveau ?

875 **M. ANDRÉ TRÉPANIÉ :**

Donc, avant la fusion des municipalités, Montréal avait un Code du logement, l'ancien Montréal, le L1 qu'on appelle, il y avait aussi Verdun et Saint-Laurent qui avaient un Code. La

plupart des autres arrondissements n'avaient pas de règlement sur la salubrité; il pouvait y avoir des règlements sur les nuisances ou sur les incendies qui pouvaient à l'occasion permettre à cette municipalité-là d'avoir une intervention.

880

Comme à Lachine par exemple, c'était beaucoup le Service des incendies qui était actif pour intervenir au niveau de la question principalement de la sécurité, mais aussi salubrité des logements, à Lachine. Donc, il y a un nouveau code qui en fait s'est beaucoup inspiré des réglementations en vigueur à Montréal, à Verdun et à Saint-Laurent. C'est la première des choses. Deuxième des choses, la plus grosse différence entre le code de l'ancienne Ville de Montréal et le code de la nouvelle Ville de Montréal, qui a un an et quelques jours d'existence, c'est principalement au niveau de la possibilité pour la Ville de faire les travaux à la place du propriétaire et de lui refiler la facture après. Ça a été fait une fois pour l'instant près d'ici, monsieur John Baptista, Parc Extension, où la Ville a mis quatre vingt mille dollars (80 000 \$) sur l'immeuble et là, ils sont en période de recouvrement des sommes auprès de monsieur John Baptista.

885

890

Nous, on approuve cette approche-là et on souhaite qu'elle soit étendue. Pour l'instant, c'est uniquement les argents qui datent du sommet de Montréal qui alimentent ce fonds-là et il y a des études actuellement qu'on encourage entre la Ville et la SHQ pour amener ce fonds-là à l'ordre de quatre millions (4M\$) par année.

895

L'autre grande nouveauté, c'est la capacité de... avant, mettons qu'il y avait des infractions, il y avait avis, puis il pouvait y avoir une amende pour couvrir l'ensemble des infractions, maintenant, les inspecteurs ont la possibilité de donner une amende par infraction au Code du logement. Donc, c'est le principal renforcement du nouveau Code du logement qu'il y a à Montréal.

900

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Et aussi le fait qu'il a été étendu à l'ensemble de l'île ?

905

**M. ANDRÉ TRÉPANIÉRIER :**

Oui, bien sûr, oui, tous les endroits, Saint-Léonard entre autres, Montréal-Nord... c'était urgent qu'il y ait un Code du logement là-bas, oui.

910

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je vous remercie beaucoup.

915

**M. ANDRÉ TRÉPANIÉRIER :**

Mais pour être précis, l'application par contre demeure... subitement, ils n'ont pas embauché des inspecteurs à Saint-Léonard et Montréal-Nord pour voir à l'application du Code.

920



**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Merci.

925 **M. JEAN PARÉ, président :**

Merci beaucoup, Monsieur Trépanier. Si vous avez des feuilles d'information additionnelle, vous pouvez les laisser à madame Bertrand, de telle sorte que ça puisse être joint à la documentation de la Commission.

930

Alors, la Commission recevra maintenant madame Catherine Brunet et monsieur Alex Jasmin-Morisette.

**MÉMOIRE DE CITOYENS DE L'ARRONDISSEMENT LASALLE**

935 **M. JEAN PARÉ, président :**

Bonjour, Madame Brunet, Monsieur Morissette. Vous avez fait parvenir un mémoire très substantiel, enfin volumineux et substantiel, le mot s'applique, à la Commission. Nous en avons pris connaissance. Je vais vous demander, donc, d'en faire une présentation aussi rapide que possible pour qu'on puisse vous poser des questions.

940 **M. ALEX JASMIN-MORISSETTE :**

En tant que tel, nous, c'est des idées qu'on aimerait voir développer dans le cadre du plan d'urbanisme par la mairie de Montréal, des idées qu'on trouve qui vont dans le même sens que les orientations générales du plan.

Moi, je commencerais par un... enfin, on a quatre idées qu'on aimerait voir mises en œuvre. Il est question de favoriser... en fait, d'avoir une politique cyclable forte à Montréal vraiment pour encourager l'utilisation du vélo. On a des idées également pour des toitures vertes, des normes de construction de maisons écologiques et puis également l'instauration d'un péage urbain.

950 **M. JEAN PARÉ, président :**

Et est-ce que l'un ou l'autre veut continuer à développer des idées ou si vous attendez nos questions à ce stade-ci ?

955 **M. ALEX JASMIN-MORISSETTE :**

Non, c'était un commentaire. Ça, c'est les quatre sujets. Sans plus tarder, je vais commencer avec les questions sur la politique de vélo en ville.

Justement, c'est que d'après nos recherches, on s'est rendu compte que le vélo offre beaucoup d'avantages, ça a des impacts très positifs sur le milieu urbain. Nommément, il y a une émission de gaz à effet de serre qui est absolument nulle avec le vélo du fait que ça fonctionne à l'huile de genou. Donc, déjà ça, ça aide à améliorer l'atmosphère en milieu urbain, principalement au centre, justement, en favorisant le vélo, on se trouve à avoir moins d'automobiles, une diminution des émanations.

965

970 Puis évidemment, l'usage du vélo, ça constitue un exercice physique. On calcule que pour une demi-heure de vélo par jour, ça a des impacts aussi positifs qu'une réduction de moitié de maladies cardio-vasculaires et du stress chez les utilisateurs. Et évidemment tous les avantages qui sont liés à ça.

975

C'est également un mode de transport qui occupe peu d'espace à l'arrêt et en circulation. Par exemple ici, à l'arrêt, une voiture stationnée va prendre un espace d'à peu près dix mètres carrés, c'est-à-dire deux mètres de large par cinq mètres de long, contrairement à un vélo qui prend environ un mètre carré, et ça, ça peut être réduit à un demi mètre carré dans le cas de... si on utilise des garde-vélos qui permettent de superposer une bicyclette au-dessus de l'autre. Donc, c'est vraiment un rapport de 20 fois plus petit en faveur du vélo.

Évidemment, il y a des avantages qui sont liés à la sécurité. En vélo, évidemment plus il y a de vélos sur la chaussée, ça force les automobilistes à faire beaucoup plus attention, donc, on diminue également... on remarque du nombre d'accidents en vélo à mesure que l'augmentation est marquée de l'utilisation de la bicyclette. Juste un exemple, dans le Canton de Berne en Suisse, on a remarqué que sur dix ans, il y avait une augmentation de 8%, donc de 7% à 15% d'utilisateurs du vélo, et, pour la même période, il y a une diminution de 10% des accidents à bicyclette. Donc, c'est beaucoup plus sécuritaire pour les cyclistes si on favorise ce mode de transport-là plutôt que de favoriser l'automobile.

Évidemment, il y a des impacts économiques qui sont quand même assez importants. Si on favorise des installations en faveur de la bicyclette, évidemment ça prend moins d'espace que pour les automobiles; déjà, ça coûte moins cher et, en plus, la bicyclette, étant donné qu'elle n'est pas très lourde, ça endommage beaucoup moins la chaussée. Donc, il y a quand même une diminution des frais de voirie à ce niveau-là.

Ça, c'est pour ce qui est de la politique cyclable. Je vais passer le micro à ma collègue, madame Brunet.

**Mme CATHERINE BRUNET :**

Alors, en ce qui concerne les toitures vertes et les jardins verticaux, on proposait justement d'en installer sur les toitures, surtout au centre-ville. Ça a plusieurs avantages. Tout d'abord, il y a deux types de toiture verte, intensive et extensive. Les toitures vertes extensives sont caractérisées par un faible poids, un coût d'immobilisation abordable et peu d'entretien. Il s'agit généralement de mousse de plantes grasses ou d'herbe et ça peut être adapté à des constructions qui sont déjà construites. Alors, c'est probablement ce qu'il y a de mieux pour Montréal étant donné qu'il y a beaucoup d'immeubles déjà construits au centre-ville.

Par contre, les toitures vertes intensives ont aussi leur cachet parce qu'on peut mettre une plus grande diversité de végétaux, des petits arbustes, même des arbres à l'occasion. Et donc, ça peut être aménagé pour être accessible au public. Donc, ça peut servir de petit parc, de petit divertissement en plein centre-ville également.

Les jardins verticaux par contre, eux sont... ça ressemble un peu aux toitures vertes extensives, mais ils sont appliqués sur les murs, sur les façades des édifices. Donc, ils peuvent couvrir une beaucoup plus grande surface. Les avantages en gros, ça diminue la pollution en absorbant les polluants gazeux et les gaz à effet de serre, ce qui va dans le même sens que les

1020 objectifs du protocole de Kyoto qui est diminution des gaz à effet de serre, qu'on retrouvait aussi dans le plan d'urbanisme, cette volonté de poursuivre ces objectifs-là.

1025 Les jardins verticaux arrêtent également le mouvement de la poussière et les toitures vertes ont un effet de modérateur thermique, ce qui capte les particules et ça contribue ça aussi à réduire la pollution.

1030 Les toitures vertes ont également la capacité de capter l'eau des précipitations. Donc, elles absorbent jusqu'à 75% des précipitations, en été, ça peut diminuer jusqu'à 3° à 5° C la température dans les étages supérieurs des édifices et donc ça améliore un peu le climat urbain, ça régularise la température et en retenant l'eau, l'écoulement se fait plus lentement et donc, ça évite le refoulement des égouts, ce qui est quand même aussi important comme avantage.

1035 Et en dernier avantage, j'aimerais mentionner la biodiversité. Les toitures vertes ont également un gros impact sur la biodiversité. Il y a une étude qui a été faite par l'Institut géographique de l'Université de Bale. En comparant divers groupes - je vais épargner un peu les détails pour faire plus rapidement - mais ils ont conclu qu'il y a de nombreuses espèces de conditions de vie spécifiques qui avaient réussi à survivre sur les toitures vertes : la construction avait détruit un peu l'environnement ambiant et par les toitures vertes, ils ont réussi à maintenir ces espèces de vie-là.

1040 C'est également le cas pour des espèces de végétaux. À Zurich, ils avaient trouvé sur les toitures vertes neuf espèces d'orchidées qui étaient rares ou menacées. Donc, ça améliore... ça agit comme des réservoirs de biodiversité qui permettent de garder certaines espèces autant végétales qu'animales qui sont menacées dans un habitat qui a été détruit pour construire.

1045 Je vais repasser la parole à mon copain Alix.

**M. ALEX JASMIN-MORISSETTE :**

1050 En complément de la politique cyclable, on aimerait également proposer l'aménagement d'un péage urbain. Ça, ce serait sur le même principe que ce qui a été aménagé à Londres l'année passée, soit en deux mille trois (2003). Ça, c'est un péage de type dissuasif. C'est-à-dire qu'en fait, on différencie deux sortes de péages. Il y a le péage qui sert à rembourser les frais d'utilisation des infrastructures, c'est-à-dire pour les réparations qui sont liées à ça. Également, c'est plutôt le second type de péage qui nous intéresse, ce serait un péage dissuasif, c'est de façon à disons décourager les gens d'utiliser leur automobile pour avoir accès à la ville.

1060 Dans le cas de Londres, c'était une zone de 21 kilomètres carrés qui est occupée par la City qu'ils appellent, c'est le centre des affaires vraiment à Londres. Il y avait beaucoup de problèmes d'achalandage, de congestion routière. Donc, le nouveau maire de Londres qui a été élu, en fait le dernier maire plutôt, monsieur Ken Livingstone, qui avait fait instaurer cette mesure-là.

1065 En quoi ça consiste ? C'est qu'il y a des frais de cinq livres (5 £) par jour, c'est à peu près huit dollars (8 \$), qui sont effectifs du lundi au vendredi entre sept heures (7 h) et dix-huit heures trente (18 h 30) et ça couvre un nombre illimité de déplacements dans la zone. Donc, c'est relativement élevé. Si on calcule rapidement, ça fait quarante dollars (40 \$) par semaine pour circuler au centre-ville. Pour des personnes qui s'y rendent toutes les semaines, tous les jours, ça monte une facture quand même assez élevée.

1070 Donc, c'est vraiment pour avoir un effet dissuasif pour reconduire disons ce trafic automobile sur d'autres modes alternatifs tels que, bon, les transports en commun évidemment, la marche à pied pour ceux qui habitent assez proche et également la bicyclette.

1075 **M. JEAN PARÉ, président :**

Je vais vous demander de conclure, Monsieur.

**M. ALEX JASMIN-MORISSETTE :**

1080 Oui.

**M. JEAN PARÉ, président :**

1085 Est-ce que ça fait le tour ? Il y avait peut-être un quatrième point dont vous vouliez nous parler ?

**M. ALEX JASMIN-MORISSETTE :**

1090 En fait, je vais laisser la parole à la fin à ma collègue.

**Mme CATHERINE BRUNET :**

1095 Rapidement, je vais juste glisser un mot dans le fond sur les maisons écologiques. C'est qu'on a fait des recherches qui démontraient que souvent il y a des problèmes avec la ventilation dans les maisons, avec les particules, les composés volatiles comme la peinture qui sont des nuisances dans les milieux de vie et on s'est dit que ça pourrait être intéressant de voir d'autres alternatives dans ce domaine-là.

1100 Alors, tout d'abord, il y a des matériaux qui rentrent en compte dans la question de la maison écologique, comme le bois, la laine, le chanvre, la brique ou la terre qui sont des matériaux sains, qui sont renouvelables, qui sont faits à partir de matières premières. Donc, pour le choix des matériaux, il faut vraiment regarder la propriété biodégradable, leur rareté. Comme le bois, c'est un matériau qui pourrait être intéressant ; par contre, il ne faudrait pas détruire les forêts pour se procurer du bois et construire des maisons.

1105

Il y a l'aspect de la santé, le coût, la durée de vie et l'entretien et la capacité d'adaptation du matériau à l'environnement géographique et physique qui sont à considérer lorsqu'on décide de construire une maison écologique.

1110 C'est la même chose un peu pour les sources d'énergie. Il suffirait de favoriser des modes peu polluants et économiques comme l'énergie solaire qui peut servir à chauffer une maison ou à produire de l'eau chaude sanitaire pour les habitants. À Fribourg, il y a une cinquantaine de maisons écologiques qui ont été munies de capteurs solaires, ces maisons-là sont peu gourmandes justement en électricité et donc, elles se retrouvent même à produire plus d'énergie  
1115 qu'elles en consomment. Donc, ça, c'est réinjecté directement dans le système de distribution publique, donc, c'est relativement faisable.

Il y a la chaudière à bois qui peut être utilisée comme système de chauffage d'appoint en cas de manquement d'ensoleillement et les poêles à bois sont aujourd'hui très performants, donc,  
1120 ils sont peu polluants bien qu'ils le soient un peu plus que l'énergie solaire. Et ils utilisent une énergie renouvelable qui est le bois.

**M. JEAN PARÉ, président :**

1125 Je pense que votre message est bien passé. Je vous remercie. Écoutez, avant de passer peut-être à une question sur le contenu, vous êtes tous les deux jeunes, donc, représentatifs... enfin représentants d'une génération qui aura à vivre avec le plan d'urbanisme et qui peut-être, même sans doute, sera de plus en plus appelée peut-être à être agent de mise en œuvre ou de redéfinition de planification. Parce que moi, il y a trente ans quand j'ai fait mon cours d'urbanisme,  
1130 on ne parlait même pas encore... on rêvait d'un plan d'urbanisme pour Montréal. Il y en a eu un dans les années 80, 90, on en est à une nouvelle génération, mais il y en aura sans doute une autre génération.

Alors, ma question, c'est : Cette réflexion, cette recherche quand même assez poussée  
1135 que vous avez faite et dont vous donnez les références, qui a consisté principalement à explorer des sites internet qui donnaient des pistes nouvelles dans les secteurs que vous privilégiez, comment ça se partage parmi les jeunes ? Est-ce que par exemple les enjeux des choix de caractères écologiques, éventuellement le choix peut-être de ne pas avoir d'auto, d'utiliser le vélo autrement que pour des balades de la fin de semaine, et ainsi de suite, est-ce que c'est des  
1140 tendances qui se retrouvent chez une proportion significative de la jeunesse ou si vous vous considérez soit comme avant-gardistes ou marginaux par rapport aux gens de votre génération?

**Mme CATHERINE BRUNET :**

1145 En fait, je ne sais pas. On a fait ça, c'est une initiative qu'on a prise ensemble. Je ne sais pas si on reflète vraiment toute la jeunesse ; par contre, on a vu beaucoup de manifestations de jeunes tout au long de l'année qui portaient sur différents sujets, qui portaient... Il y a eu beaucoup de pression pour que le Canada signe le Protocole de Kyoto, il y a beaucoup de manifestations qui

1150 vont dans différents sujets faits par les jeunes dans les dernières années. Je pense que ça reflète un peu la jeunesse, un peu les voix... je ne sais pas.

**M. JEAN PARÉ, président :**

1155 Les choses qui vous intéressent...

**Mme CATHERINE BRUNET :**

Je pense que ce n'est pas seulement notre...

1160 **M. JEAN PARÉ, président :**

...qui vous sollicitent. D'accord. Ce que j'aimerais en second lieu vous demander, vous avez fait référence à plusieurs exemples extérieurs, dont notamment en Europe où il se fait des expériences dans ce sens-là, mais à travers vos recherches, est-ce que vous avez vu au Québec ou à Montréal des projets, des réalisations qui s'inscrivaient dans le sens des pistes que vous avez explorées ?

**M. ALEX JASMIN-MORISSETTE :**

1170 Pour ce qui est de Montréal spécifiquement, on n'a rien trouvé, sauf que pour ce qui est des toitures vertes, on a eu l'exemple de l'édifice Waterfall à Vancouver qui a été construit justement avec la technologie des toitures vertes à la fois extensives, intensives. Donc, il y avait des toitures qui étaient non accessibles, qui étaient de type extensif et des toitures intensives accessibles au grand public et aux personnes qui travaillaient dans cet immeuble-là. En fait, c'est un immeuble à occupation mixte: il y a des commerces, il y a des bureaux et également des résidences.

1175 Donc, c'est plus comme des parcs également qui ont été aménagés sur les toits. Donc, c'est possible à faire au Canada, c'est juste que c'est une avenue qui est encore à explorer. Si Montréal prenait cette direction-là, ce serait plus en terme de pionnier que continueur parce que c'est exploré, mais c'est encore vraiment au stade embryonnaire. Disons que ce n'est pas rendu à *main stream*, si on peut dire.

1180 **M. JEAN PARÉ, président :**

1185 Et vous avez pris l'exemple des toitures vertes, est-ce que vous avez vu des choses du même genre dans les maisons écologiques ou au niveau des pistes cyclables ? Des expériences qui s'inscrivaient dans le sens que ce que vous souhaitez ?

**M. ALEX JASMIN-MORISSETTE :**

1190 Pour ce qui est du Canada, non, c'est vraiment... nos exemples viennent de l'Europe parce qu'on n'a rien trouvé justement pour ce qui est du Canada.

**M. JEAN PARÉ, président :**

1195 D'accord. Madame Chauvin, avez-vous des questions ?

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1200 J'ai trouvé intéressant l'ensemble... je vais vous parler des toitures, mais je ne voudrais pas que vous pensiez que c'est parce que je n'ai pas trouvé le reste intéressant. C'est parce que les toitures, il y a plusieurs personnes qui en ont parlé et vous avez fait une recherche. J'ai vu qu'en Allemagne, ç'avait été une pratique qui avait connu une croissance assez fulgurante dans les récentes années.

1205 Là, j'ai compris qu'extensif, c'était finalement une couche de mousse, puis intensif, c'est un aménagement paysager sur toiture. Je me demande... vous avez parlé, donc, des toits et des verticaux, des jardins, des murs verticaux. Pour les toits, est-ce que vous avez vu des éléments d'information sur la possibilité d'aménager de l'extensif sur des toits qui ne sont pas plats? À Montréal, les maisons victoriennes, faire un aménagement de végétation sur le toit... Donc, est-ce  
1210 que le volet architectural, vous avez trouvé des éléments d'information dans vos recherches là-dessus ?

**Mme CATHERINE BRUNET :**

1215 Oui. Je ne pourrais pas me rappeler exactement c'est laquelle de nos sources sur les toitures vertes, mais il y avait à un moment donné une information qui disait qu'il était possible d'aménager des toitures vertes sur des toits en pente qui allaient jusqu'à une pente de 40%. Alors, je ne me rappelle plus c'est laquelle des sources, mais je me rappelle l'avoir lu très très bien. Je suis sûre de mon information.

1220

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

C'était des exemples d'aménagement ou comme des critères techniques ? On disait que techniquement c'était possible de faire sur... C'est forte pente, ça, 40% ?

1225

**Mme CATHERINE BRUNET :**

Oui. C'est une compagnie qui faisait des toitures vertes et eux en installaient sur des toitures jusqu'à 40% de pente. Ça dépend aussi de la maison. Il faut voir sur le terrain toujours, mais jusqu'à 40%, eux garantissaient qu'ils étaient généralement capables d'installer des toitures vertes.

1230

Évidemment on ne parle pas d'aménagement avec des petits arbustes comme on pourrait le faire sur une toiture plate, mais plus de toiture verte extensive où c'est de la mousse.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1235 Et dans vos recherches, est-ce que vous avez vu des éléments d'information soit par les exemples qui étaient cités, soit dans la littérature sur l'effet du climat, sur les bénéfices d'utilisation



des toitures vertes et sur la viabilité, la pérennité des toitures vertes ? Est-ce que c'est plus fréquent qu'on ait ça vers l'Équateur ? Dans le sud des Etats-Unis ? Dans les pays chauds en Europe ou les pays nordiques ? Est-ce que vous avez vu des tendances là-dedans ?

1240

**M. ALEX JASMIN-MORISSETTE :**

Pour ce qui est de la distribution à travers le monde de l'usage des toitures vertes, ça, on n'a pas d'information disponibles pour ça. Par contre, ce que je peux vous dire, c'est qu'en Suisse, il y a des toitures vertes qui sont centenaires, donc, c'est quand même une pratique qui a un certain historique.

1245

Justement, c'est une de ces toitures-là, qui était centenaire, qui a permis de voir l'impact sur la biodiversité justement parce que, bon, il y a eu le... la végétation sur le toit a eu le temps peut-être de se modifier un peu ... pour représenter le climat par défaut, la végétation par défaut de cet endroit-là.

1250

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Merci beaucoup.

1255

**M. JEAN PARÉ, président :**

Merci beaucoup Madame Brunet, Monsieur Jasmin-Morisette. La Commission recevra maintenant le Conseil régional en environnement de Montréal.

1260

**MÉMOIRE DU CONSEIL RÉGIONAL EN ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL**

**M. JEAN PARÉ, président :**

1265

Bonjour, Monsieur. Bonjour, Madame. Alors, je présume que vous êtes André Porlier et madame Coralie Deny. Alors, encore une fois, donc, la Commission a pris connaissance du mémoire que vous lui avez fait parvenir et je vous invite à le présenter de façon sommaire qu'on puisse vous poser des questions.

1270

**M. ANDRÉ PORLIER :**

1275

Parfait. On va y aller assez simplement, en fait, je vais prendre une minute ou deux pour vous expliquer le Conseil régional. Nous, on est un regroupement de plus de 106 organismes qui sont préoccupés par des questions environnementales. Évidemment on parle de groupes environnementaux, mais aussi d'entreprises, de syndicats, d'institutions publiques qui travaillent avec nous disons sur des dossiers environnementaux.

1280

Dans le cadre du plan d'urbanisme, nous, on a créé carrément des comités de travail qui se sont réunis pour justement prendre position sur différents dossiers, trois dossiers principalement qui ont été identifiés, le transport, les espaces verts et ce qu'on pourrait dire, des dossiers plus de l'ordre de la qualité de vie.

1285

Donc, déjà ce que vous avez à l'intérieur de notre mémoire, sans être nécessairement le résumé de toutes les positions, c'est quand même une quarantaine, sinon une cinquantaine d'organismes qui ont participé aux travaux de ce dossier-là.

1290

Donc, je ne veux pas aller dans le détail, vous allez voir dans notre mémoire qu'on a passé beaucoup de temps sur des mesures qu'on considère à appuyer, à revoir. Si vous avez des questions, ça va nous faire plaisir d'y répondre.

1295

Pour commencer dans le sujet tout simplement, au niveau du transport évidemment, nous, on était agréablement surpris de voir que la Ville, et je cite, «*prend résolument position en faveur du transport en commun et reconnaît le transport en commun comme le mode de transport de l'avenir de Montréal.*» Pour nous ce que ça veut dire lorsqu'on lit cette phrase-là, c'est que finalement la Ville de Montréal a une volonté de modifier, de renverser les tendances actuelles en transport si on comprend bien ce qui est annoncé là.

1300

Comme vous le savez, au niveau du transport présentement sur l'Île de Montréal, on assiste à une croissance du parc automobile grosso modo de 2% par année alors que le transport en commun, lui, connaît une chute entre 1998 et 1987, a baissé de 7%, la part modale. Donc, vous connaissez les tendances, tout le monde en a parlé.

1305

Donc, nous ce qu'on regarde, évidemment on a deux préoccupations. Par rapport à une position si claire face au transport en commun et les moyens qui nous sont proposés, on a deux

grandes préoccupations, évidemment où est la place de l'automobile et quels sont les objectifs pour réduire l'utilisation de l'automobile, évidemment des projets qui sont proposés comme l'autoroute 25 qui pour nous sont carrément en contradiction avec cette volonté de favoriser le transport en commun.

1310

Par rapport à l'objectif de réduction de l'utilisation de l'automobile, évidemment, nous, on part d'un scénario qui est celui de Kyoto et qui est aussi une prémisse du plan d'urbanisme ; la Ville le reconnaît, elle va faire de la Ville de Montréal la ville du développement durable. Et donc, bon, les scénarios qui ont été élaborés par les spécialistes de l'AMT disent qu'au niveau du transport, si on veut rejoindre les objectifs de Kyoto, il faut atteindre une part modale ou ramener une part modale à 40%. On est présentement à 17%. Ce qui veut dire qu'on doit carrément changer les tendances. Présentement, le parc automobile augmente de 2%, donc, il faut le baisser de 2%, et au niveau du transport en commun, il y a présentement une certaine croissance, mais on doit avoir un effort beaucoup plus important pour atteindre une augmentation de 5%.

1315

1320

Et d'ailleurs, ces objectifs-là de réduction de l'utilisation de l'automobile, c'est quelque chose aussi qui vient du Cadre d'aménagement de la métropole qui est le document qui a été publié par le Gouvernement du Québec pour justement encadrer l'élaboration du schéma de la CMM et les plans d'urbanisme des différentes villes qui la composent. Et j'attire votre attention à la page 6 de notre document où on dit textuellement que... je suis dans le premier paragraphe, demande *d'intégrer, dans le cadre de ses actions de transport des cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile.* »

1325

Malheureusement dans le plan d'urbanisme, on ne voit rien de cela. Donc, pour nous, c'est important si on veut vraiment être réaliste et pas seulement avoir des vœux pieux, il faut avoir un objectif de réduction de l'utilisation de l'automobile à Montréal.

1330

Concrètement qu'est-ce que ça veut dire ? Ça veut dire de revoir certains projets qui sont dans le plan d'urbanisme et le premier, le plus important, c'est l'autoroute 25. Évidemment un projet de 6 voies en autoroute qui relie Montréal à Laval, bon, je n'ai pas besoin de donner plus de détails, on parle de l'étalement urbain évidemment des ménages qui vont être tentés d'aller vers la banlieue, mais aussi un trafic important qui va être augmenté qui va se diriger vers l'Île de Montréal.

1335

Dans ce contexte-là, on se demande, l'objectif de Kyoto, est-ce que vraiment c'est réaliste ? Donc, pour nous, la Ville de Montréal doit adopter une position beaucoup plus claire, non avoir une position assez ambiguë comme on le voit dans le plan d'urbanisme, de s'opposer au projet de la 25, au moins temporairement, c'est-à-dire dans le plan actuel, tant que toutes les mesures possibles pour améliorer la situation du transport, c'est-à-dire par le biais du transport en commun. Il y a des lignes de train de banlieue qui n'ont pas été mises en place entre autres pour rejoindre des secteurs par exemple comme Mascouche et il y a aussi la possibilité de mettre des voies réservées sur les ponts. Donc, il existe quand même beaucoup de possibilités pour résoudre les problèmes de transport, de congestion, sans voir à ajouter un nouveau pont.

1340

1345

1350 De la même façon, on est un peu préoccupé aussi par ce qui est dit au niveau de la Notre-  
1355 Dame. Évidemment les projets de la 25 et de la rue Notre-Dame pour nous sont liés. Si le projet  
de la Notre-Dame, la modernisation, la transformation de l'autoroute se réalise, évidemment ça  
ouvre la porte au projet de la 25. Évidemment, si on inverse cette logique-là, je pense que  
l'autoroute 25 ne pourra pas se réaliser si on fait vraiment un boulevard urbain tel qu'il a été dit par  
la Ville de Montréal lors des audiences du BAPE sur le projet de la modernisation de la rue Notre-  
Dame. Donc, pour nous, c'est important que la Ville soit très claire que sur la rue Notre-Dame, il  
doit y avoir un objectif de réduction de l'utilisation de l'automobile, encore une fois.

1360 Pour le reste, un autre élément que j'aimerais souligner avant de céder la parole à ma  
collègue, on est un peu inquiet face à la déclaration ou la position que prend la Ville en déclarant  
que Montréal doit devenir la plaque tournante du transport des marchandises. On n'est pas contre  
le transport des marchandises, mais, en même temps, lorsqu'on regarde les mesures qui sont  
associées à cet objectif-là, c'est uniquement des projets autoroutiers ou de transport routier, de  
camionnage.

1365 Et donc, on essaie de comprendre la logique derrière ça. On pense que si on veut encore  
une fois avec Kyoto, développement durable et résoudre nos problèmes de congestion, qu'on doit  
aussi mettre de l'avant des alternatives au camionnage parce que le camionnage a quand même  
une part importante des débits de circulation. On peut penser à des centres de transbordement  
comme il en existe dans des villes européennes pour permettre d'enlever une certaine circulation  
1370 de véhicules lourds dans nos rues ; on peut penser aussi à restreindre finalement la circulation des  
camions soit sur certaines plages horaires ou dans certains secteurs. Mais au moins, la Ville doit  
revoir cette position-là et adopter une position beaucoup plus proactive vers des solutions au  
niveau du transport des marchandises. Voilà.

1375 **M. JEAN PARÉ, président :**

Très bien. Alors, la suite, Madame ?

1380 **Mme CORALIE DENY :**

Bonjour. Moi je continuerais avec les espaces verts et bleus, qui est le deuxième gros  
dossier que l'on a regardé au CRE. Sur la question des espaces verts et bleus, de façon générale,  
on dira qu'à la fois les orientations et les mesures de mises en œuvre vont d'après nous dans le  
sens d'une nette amélioration au niveau des espaces verts et bleus. En revanche, d'après nous, il  
1385 manque un arrimage important entre les mesures de mises en œuvre et vraiment des actions  
concrètes si on veut vraiment permettre une véritable amélioration en terme d'espaces verts et  
bleus.

1390 Par ailleurs, il y a aussi des dossiers, des points majeurs d'après nous dans ce domaine-là  
qui sont manquants au plan d'urbanisme. Je commencerais par les mesures manquantes que  
nous, nous suggérons d'ajouter. Il y a le parc de la Cité du Havre. Il y a eu toute une bataille qui  
s'est faite au niveau de ce parc par une coalition pour essayer de sauvegarder un espace qui était

1395 voué à du développement. Il y a un changement de zonage. On aimerait voir réapparaître et confirmer la vocation de parc du terrain adjacent au Parc de la Pointe, qui est situé entre Habitat 67 et le Pont de la Concorde, pour vraiment consolider cette vocation qui a été déterminée et entérinée par la Ville.

1400 Le deuxième dossier, et non le moindre, qui d'après nous est un élément crucial en terme d'espaces verts et bleus, et je dis bien verts et bleus parce qu'il concerne les deux, c'est le Parc Jean-Drapeau, les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame qui sont quasi-absentes du document si ce n'est dans un volet de récréotourisme où à travers le document qui viendrait après de la Société du Havre, mais dont on n'a pas de prise dans le document du plan d'urbanisme.

1405 Pour nous, il est donc essentiel que le plan d'urbanisme confirme vraiment la vocation de parc et protège de ce fait les espaces verts et bleus comme étant vraiment la première priorité au niveau du Parc Jean-Drapeau. On fait d'autres propositions comme de redonner la gestion du parc au Service des Parcs et Espaces verts de la Ville de Montréal qui amènerait vraiment, étant donné que c'est considéré comme un grand parc par la Ville, il serait logique pour nous que ça revienne à ce service-là en terme de gestion.

1410 Également sur le Casino, tout le monde a suivi les projets du Casino. Ils avaient un projet de faire des chambres de luxe dans le Pavillon du Québec que nous avons tenté de négocier avec... et travailler avec l'arrondissement Ville-Marie pour que ce changement de zonage ne se fasse pas parce que d'après nous, c'était vraiment ouvrir la porte à du développement de grande importance sur les îles, et des développements qui vont en contradiction avec la vocation d'un parc.

1420 Et on s'est aperçu dernièrement, finalement, ce n'était pas une vingtaine de suites que le Casino voulait, mais finalement plutôt 200 à 300 chambres. Ce qui fait qu'on aimerait... au fond, on est capable de vivre avec le Casino tel qu'il est aujourd'hui, si ce n'est pour l'aspect transport parce que là, il y a un problème de circulation routière, mais je n'irai pas dans ce détail-là, mais de dire qu'au fond au niveau du plan d'urbanisme, on devrait vraiment interdire tout agrandissement du Casino et donc favoriser son déménagement s'il désire s'agrandir. Voilà.

1425 Pour les autres dossiers qui manquent, d'après nous, il serait essentiel, et d'ailleurs la politique, le rapport de la Commission sur la politique de protection de mise en valeur des milieux naturels qui vient de sortir le mentionnait, il est essentiel d'avoir un moratoire pour protéger les milieux naturels privés. On sait qu'il y a cette politique qui est en élaboration, qu'il y a des écoterritoires qui ont été déterminés, qui se retrouvent d'ailleurs dans... qui sont mentionnés dans le plan d'urbanisme, le projet qui est présenté aujourd'hui, mais, en attendant, qu'est-ce qui se passe avec tous ces espaces boisés qui sont de très grande qualité mais sur lesquels il y a beaucoup de spéculation. Donc, on considère très important de très rapidement mettre un moratoire jusqu'à temps que ces espaces-là soient protégés.

1435 De façon globale aussi, d'augmenter la superficie des espaces verts dans l'Est. Et puis au niveau de l'île Sainte-Thérèse, on fait une mention aussi, le rapport de la Commission le

mentionne, c'est une île extrêmement importante dans l'est de l'île, ce n'est pas sur le territoire de la Ville, mais en revanche, c'est à très grande proximité, c'est un lieu qui pourrait être un futur parc et un lieu d'accès de loisirs pour la population qui serait bon de considérer.

1440

Ça, c'était les mesures manquantes. Dans les mesures à préciser, il y a d'un point de vue de verdissement, on est d'accord... je pense que beaucoup de choses sont notées dans le plan d'urbanisme, que ce soit sur les ruelles, les cours d'école, etc., mais de façon encore une fois plus concrète, il manque des points, des actions très concrètes qui permettent de vraiment visualiser qu'il y a une possibilité d'aller dans ce sens-là.

1445

Donc, on propose un certain nombre de...

**M. JEAN PARÉ, président :**

1450

Ce n'est peut-être pas nécessaire de toutes les lire parce que...

**Mme CORALIE DENY :**

1455

C'est ça, tout à fait. J'allais vous le dire qu'on en propose un certain nombre que vous retrouvez à l'intérieur, concernant les ruelles, les cours, etc. De la même façon, sur les parcs, on demande plus de préservation de confirmée parce qu'il y a quand même des pressions qui s'exercent sur les parcs. Donc, d'assurer vraiment une protection au niveau des parcs montréalais.

1460

Pour le Mont-Royal, là je crois qu'il y a eu aussi beaucoup de mémoires qui ont été déposés lors de la Commission sur les biens culturels. On réitère notre position à cet égard, notamment sur le bois d'Outremont qui est un bois de qualité qui mériterait d'être protégé. Et sur la couronne institutionnelle, les espaces verts qui font partie de la montagne et qui devrait être protégés.

1465

Également sur les berges...

**M. JEAN PARÉ, président :**

1470

Je vais vous demander vraiment de conclure, Madame, s'il vous plaît.

**Mme CORALIE DENY :**

1475

Sur les berges, mais il y a tout un tas d'éléments. Il y a une bonne orientation dans les plans, mais ça nécessiterait encore une fois de poser des gestes très très concrets sur l'ensemble des rives et des cours d'eau montréalais.

1480

Pour les autres dossiers, j'irais très très vite. C'est plus certains points qui nous ont semblé importants comme, par exemple, un élément manquant au plan qui est pourtant d'autant

1485 plus d'actualité qu'on a le plan de gestion de matières résiduelles qui est en train de s'élaborer, c'est sur la question de déterminer des lieux potentiels, donc, à la fois de transbordement, des nouveaux lieux à Montréal. Est-ce qu'il y a des sites potentiels pour l'enfouissement, pour le compostage ? Parce que c'est ce qui est demandé dans le plan de gestion de matières résiduelles et ce qui n'apparaît pas du tout dans le plan d'urbanisme.

1490 Aussi sur les eaux usées, peut-être un point sur la question des... parce qu'on parle d'eau potable et d'eaux usées dans le document, mais sur les eaux usées spécialement, de mettre un échéancier à court terme sur les réalisations qui devraient être faites pour améliorer la qualité d'eau en rive notamment.

1495 Donc, il y a plusieurs éléments sur les sols contaminés, les zones tampons. Et peut-être un point aussi que je mentionnerais sur la question de l'énergie parce qu'il y a des choses qui se font, il y a des mesures qui existent comme au niveau du Gouvernement du Québec, au niveau fédéral avec les programmes comme Novo Climat, et on sait que la Ville a déjà adopté pour les logements sociaux la norme Novo Climat. Alors, il serait bien de prolonger cette bonne initiative et de faire en sorte que ça prenne plus d'expansion. On sait que ça a des impacts à plusieurs niveaux, dont les gaz à effet de serre. Voilà.

1500 **M. JEAN PARÉ, président :**

Très bien.

1505 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je voudrais vous poser des questions sur le plan du transport. Plusieurs mémoires soulignent un objectif de réduction du parc automobile de 2%, de la croissance des modes actifs de déplacement de 3%, de la croissance du transport en commun de 5%, je comprends que ce sont des calculs qui proviennent d'un modèle de l'AMT élaboré en vue de répondre aux objectifs de Kyoto. Est-ce que je me trompe ?

**M. ANDRÉ PORLIER :**

1515 Non, tout à fait. Je vais donner une réponse assez courte. C'est un scénario qui a été fait avec une intervention qui serait pratiquement uniquement au niveau du transport, évidemment qui serait sur une approche de transport en commun et non des interventions par exemple sur l'amélioration des émissions des véhicules en tant que tels.

1520 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Donc, on considère l'apport transport dans les objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre et on essaie d'atteindre l'objectif de réduction de la part transport. Et si j'ai bien compris, quand vous dites que la croissance annuelle du parc automobile est actuellement de 2%, on ne veut pas arriver à zéro quand on dit qu'on veut diminuer de 2, on veut arriver à -2. Donc,

1525 dans le fond, c'est une différence nette... c'est une décroissance de 4% par rapport au marché;  
c'est ça ?

**M. ANDRÉ PORLIER :**

1530 C'est l'objectif qui est visé. Évidemment c'est une approche un peu... c'est un modèle,  
mais qui vise effectivement d'ici dix ans à atteindre ces chiffres-là.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1535 Ce n'est pas annuellement ?

**M. ANDRÉ PORLIER :**

1540 Ce n'est pas nécessairement aujourd'hui, mais évidemment à court terme, il faut réussir à  
atteindre un rythme de décroissance du parc automobile et d'augmentation de l'utilisation du  
transport en commun si on veut atteindre la part modale du 40%.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1545 Et la combinaison sur dix ans permettrait d'atteindre les objectifs de Kyoto en matière de  
transport ?

**M. ANDRÉ PORLIER :**

1550 Exactement. Mais je pense que ce à quoi ça fait référence et que ça veut illustrer, c'est  
qu'en fait, c'est un peu l'expérience qui se passe à Londres et dans d'autres villes, on l'a nommé  
tout à l'heure, c'est qu'en transport, si on veut vraiment modifier les tendances actuelles, c'est le  
principe de la carotte et du bâton : on ne peut pas imaginer changer les tendances seulement en  
améliorant le transport en commun si on ne touche pas à la place de l'automobile.

1555 C'est malheureux, mais c'est la réalité. Donc, c'est pour ça que des plans comme Londres  
l'ont fait où ils ont, oui, contraint les automobilistes à payer une taxe, on leur a donné de la misère  
pour se rendre au centre-ville, mais, en même temps, on a offert une alternative qui a été  
améliorée, qui est le transport en commun. Et c'est là où on a une combinaison gagnante si on  
1560 veut au niveau du transport.

Sinon, si on ne fait pas ce type d'approche-là, on reste à des vœux, mais  
malheureusement les tendances ne changent pas.

1565

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**



1570 J'ai une question qui est difficile à poser, mais je vais quand même essayer de la poser. Par rapport à l'autoroute 25 et au Boulevard Notre-Dame, votre position est différente dans les deux cas, c'est-à-dire que dans le cas du Boulevard Notre-Dame, vous proposez qu'il y ait un réaménagement pour améliorer la qualité de vie des riverains, mais le réaménagement ne vise pas un accroissement du nombre de déplacements. Tandis que dans le cas de l'autoroute 25, c'est non.

1575 Je pense que nous étions à Montréal-Nord quand plusieurs résidents du secteur nous ont dit qu'avec les prolongements successifs du réseau autoroutier vers le nord, on était rendu à un goulot d'étranglement sur Henri-Bourassa qui avait des nuisances importantes sur la qualité de vie des riverains dans ce secteur de la Ville. Donc, le réseau n'étant pas cohérent ou complètement terminé, il provoque en fin de piste certains bouchons. Donc, il y a une influence ici sur la fluidité.

1580 Ma question difficile, donc : Est-ce qu'il est possible de penser qu'on puisse prolonger l'autoroute 25 de façon à augmenter la fluidité et diminuer les nuisances en ville des véhicules de transit sans augmenter la capacité de transit, donc, de répondre à vos objectifs ?

1585 **M. ANDRÉ PORLIER :**

1590 Je pense que pour donner une illustration, c'est un peu comme si on avait une maison qui était déjà pleine et qu'on y ajoutait des portes pour essayer d'ajouter d'autres personnes. Simplement que le réseau montréalais, le centre-ville déjà, au niveau du stationnement, on voit les impacts que ça cause, on est en déficit de stationnement... évidemment plus le parc automobile augmente, plus le déficit s'accroît. Les pressions pour justement ajouter des stationnements, élargir les boulevards, on entend parler de Notre-Dame, mais il y a d'autres projets aussi, les pressions vont augmenter. Je pense que, honnêtement, on ne peut pas ajouter une voie d'accès à l'Île de Montréal sans considérer que ça va augmenter le transit. C'est une voie qui

1595 essentiellement dessert un nouveau secteur, celui de la couronne nord-est, et évidemment ces gens-là vont avoir pour 40%, ce qui est à peu près estimé, pour destination centre-ville de Montréal.

1600 Et donc, effectivement, je pense que dans la question de transport, on peut avoir deux approches, une approche locale, une approche globale, et lorsqu'on regarde la 25 au niveau global pour la région de Montréal, c'est clair que ça augmente la circulation de transit et que ce n'est pas une autoroute qui est destinée à résoudre les problèmes locaux tel qu'on peut le penser pour Henri-Bourassa.

1605 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1610 Ce n'était pas du tout le sens de ma question. Ce n'est pas destiné à résoudre des problèmes locaux. Ce que j'ai cru comprendre - et je peux me tromper parce que je ne suis pas spécialiste en transport - c'est que le réseau actuel de voirie avec les prolongements successifs qui lui y ont été apportés, sans toutefois aller jusqu'au bout, ont amené certains problèmes de fluidité dans certains secteurs et puis, bon, il y a l'école de pensée que si on ajoute un nouveau

pont, on ne réduira jamais la congestion, il va être congestionné lui aussi et on va juste augmenter le nombre de déplacements.

1615            Alors, ma question, c'était : Est-ce qu'il y a une anti-théorie à ça ? Est-ce qu'il est possible de ne pas s'étouffer à Montréal par la congestion, d'avoir un réseau routier et d'accès à l'Île qui favorise la fluidité, mais de limiter le nombre de véhicules quand même ? Je pense que c'est une question à laquelle j'ai eu ma réponse.

1620            **M. ANDRÉ PORLIER :**

                 Je pense qu'il y a beaucoup de villes qui ont essayé de répondre à cette question-là. Mais on a juste à voir une expérience passée à Montréal quand on a construit l'autoroute 13, le pont sur l'autoroute 13, qui était une réponse justement au problème de congestion en partie de l'autoroute 15 à l'époque. Évidemment, il y avait aussi la construction de l'aéroport de Mirabel, on visait à desservir cet aéroport-là avec l'autoroute 13. Mais l'impact souhaité de la construction de la 13 était de justement désengorger l'autoroute 15 mais, aujourd'hui, l'autoroute 13 est sinon plus engorgée que l'autoroute 15. Donc, la solution d'accroître le réseau routier pour résoudre les problèmes de transport, ça semble tout simplement être une impasse étant donné que plus on offre de possibilités de se déplacer en voiture, les gens vont l'utiliser.

1630

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

                 Je vous remercie. Maintenant, pour les parcs et espaces verts, vous aimeriez que la politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables soit appliquée sur l'ensemble du territoire de l'Île. Est-ce que je comprends que ce sont seulement sur les terrains publics que les municipalités ont la responsabilité de l'appliquer et que sur les terrains privés, ça dépend de la réglementation de l'arrondissement ? Est-ce que c'est la raison de votre recommandation ?

1635

1640            **Mme CORALIE DENY :**

                 Vous parlez actuellement ?

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1645

                 Oui.

**Mme CORALIE DENY :**

1650

                 Actuellement, elle n'est pas appliquée.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1655

                 Les municipalités ont la responsabilité de le faire.

**Mme CORALIE DENY :**

Mais dans les faits...

1660

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Sur leur propre terrain.

1665

**Mme CORALIE DENY :**

Oui, mais c'est ça, sur les terrains privés en effet, or, normalement, ça doit être applicable à l'ensemble des rives d'un cours d'eau.

1670

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Donc, vous aimeriez que la réglementation municipale force l'application de la politique sur l'ensemble indépendamment de la tenure.

1675

**Mme CORALIE DENY :**

Sur l'ensemble.

1680

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Vous demandez que la vocation du Parc de la Pointe de la Cité du Havre soit confirmée. Moi j'avais regardé sur le plan des parcs de l'arrondissement, parce que ce sont... à moins que ce soit un parc urbain ou un parc métropolitain, sa tenure se retrouve seulement sur la carte de l'arrondissement et il me semblait que je l'y avais vu.

1685

Si c'est le cas, est-ce que c'est une confirmation de la vocation que vous trouvez suffisante ou votre demande en fait, c'est que ce soit un parc métropolitain inscrit dans des orientations pan-montréalaises ?

1690

**Mme CORALIE DENY :**

Ça, c'est quelque chose qui peut être envisageable. Ce qu'il faut préciser, c'est que le Parc à la Pointe qui existe déjà, qui est déjà vraiment constitué en parc, lui relève du Vieux-Port de Montréal et pas de la Ville de Montréal, mais cet espace-là est en fait, en effet coloré vert, mais nulle part, même au niveau de l'arrondissement Ville-Marie, d'ailleurs ç'a été dit lors des audiences que l'arrondissement a tenues sur son chapitre, c'est que nulle part il est inscrit textuellement qu'au fond cet espace-là était réservé à des fins de parc, et nous, c'est ce qu'on demande parce que, bon, il y a toujours des pressions qui s'exercent. Ce n'est pas un dossier qui est complètement terminé non plus, il y a le changement de zonage ; aujourd'hui, il est zoné parc, mais il reste

1695

1700 encore des pressions qui s'exercent. Donc, on aimerait voir apparaître concrètement une ligne qui préciserait ça et qui clarifierait la position.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1705 J'ai presque terminé, Monsieur le Président. Est-ce que j'ai bien compris que le Parc de la Pointe de la Cité du Havre était propriété du Port de Montréal ? Pardon, de la Société ?

**Mme CORALIE DENY :**

1710 Oui. Ben, c'est-à-dire qu'actuellement, même les deux terrains sont des terrains qui appartiennent au fédéral.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1715 C'est un bail emphytéotique.

**Mme CORALIE DENY :**

1720 C'est un peu compliqué, mais il y a la SCHL pour l'un et pour l'autre, la Société Immobilière du Canada. Étonnamment, c'est celui, si je ne me trompe pas, de la Pointe qui est actuellement un parc qui appartient à la Société Immobilière du Canada.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1725 Un de ses rares parcs.

**Mme CORALIE DENY :**

Voilà.

1730

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1735 J'ai noté avec intérêt que vous demandez qu'il y ait des zones tampons qui soient prévues à proximité des secteurs à forte contrainte. Ce n'est pas une règle qu'on retrouve soit au niveau du plan, soit au niveau des règlements d'arrondissement. Vous identifiez certaines zones à forte contrainte, on pourrait penser par exemple aux lieux choisis pour les matières résiduelles, vous parlez de corridors ferroviaires, etc.

1740 Ce type d'encadrement réglementaire, est-ce que vous souhaitez qu'il soit au niveau de l'arrondissement ou qu'il soit plus comme au niveau du plan ou du schéma, c'est-à-dire qu'on identifie des zones de contraintes et qu'on identifie des zones tampons, je comprends le principe, mais à quel niveau est-ce que vous pensez qu'il devrait être inscrit ?

**M. ANDRÉ PORLIER :**

1745

Tout simplement je pense que ça demande quand même une approche plus globale au niveau de l'Île de Montréal ou de la Ville de Montréal. Étant donné que, bon, par exemple, si on prend les corridors ferroviaires, on ne peut pas se permettre d'avoir un arrondissement qui applique des règles de 100 mètres, 50 mètres, par rapport à la zone et de l'autre côté qui ne l'applique pas.

1750

Donc, je pense qu'il faut quand même qu'il y ait une harmonisation, mais évidemment l'application des règlements d'urbanisme se fait dans les arrondissements. Donc, je pense que comme toutes les autres réglementations, ça demeure une application locale, mais avec une réglementation qui est pour l'Île de Montréal.

1755

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Pour ce qui est de la localisation des lieux liée à la gestion des matières résiduelles, la question a été posée en séance publique de consultation, puis la réponse se retrouve dans la carte du schéma des secteurs d'emploi, donc, ce serait permis dans les secteurs industriels et les secteurs industriels extensifs. Je pense qu'il y a eu une réponse écrite là-dessus ou en tout cas, c'est dans le verbatim, ç'a été demandé deux fois, c'est pour ça que je m'en souviens.

1760

**Mme CORALIE DENY :**

1765

C'est juste que peut-être qu'en effet, il va falloir à un moment donné aussi déterminer où exactement, quels sont les lieux parce qu'il y a aussi, bon, les sites industriels, vous les avez mentionnés, mais après, il y a la qualité du terrain, on sait qu'il va y avoir beaucoup d'achalandage, les vans.

1770

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je comprends dans votre recommandation que c'est spécifique à ce type d'usage-là et vous aimeriez que dans le contexte où il y a eu un plan de gestion des matières résiduelles que ça devrait être fait, mais en terme d'usage prescrit, la réponse avait déjà été fournie en terme de possibilité et non pas d'identification de lieux, mais de possibilité.

1775

Vous souhaitez comme plusieurs que la qualité des milieux permette une réduction du bruit - c'est ma dernière question - j'ai entendu à la radio l'autre matin qu'il y avait eu des essais qui avaient été faits sur le territoire de la Ville de Montréal où à proximité d'un corridor autoroutier, on avait mis des haut-parleurs avec des sons de vague et des bruits d'eau pour créer un genre de bruit blanc qui cache le bruit du réseau autoroutier.

1780

Avez-vous des commentaires et est-ce que vous avez des précisions à apporter sur les mesures que vous souhaiteriez voir en terme d'apaisement du bruit ?

1785

**M. ANDRÉ PORLIER :**

1790            En fait, ça, c'est sûr que c'est une mesure temporaire surtout pendant des travaux, à ma connaissance. Je ne pense pas que ça existe encore en permanence le long de corridor autoroutier, ça pourrait être une approche. Mais je pense que ça soulève en fait le problème de la qualité de vie dans les quartiers.

1795            Des gens effectivement soulèvent la question du bruit, mais il y a aussi la tranquillité, la sécurité pour les enfants qui sont un peu liés à... je vais ramener à mon sujet, mais évidemment la place de l'automobile et toute la politique qui est un peu annoncée dans le plan, mais selon moi manque un peu de substance par rapport à ce qu'on appelle la modération de la circulation.

1800            Évidemment si on veut attirer 60 000 ménages, si je ne me trompe pas, sur l'Île de Montréal, une partie de cette population, je souhaite qu'elle soit des familles, et il faut quand même avoir une approche qui permette justement d'avoir des quartiers où la qualité de vie va répondre à ces besoins-là. Et la qualité du bruit à ce niveau-là, effectivement on peut avoir des aménagements, des murs antibruit, des solutions temporaires, mais il reste qu'il faut quand avoir, je pense, un regard sur l'habitat en premier et voir comment sous cet œil-là on peut modifier ou, 1805 comme on l'a fait dans plusieurs quartiers, là où on a réduit la circulation ou la vitesse de circulation, ce qui déjà permet d'améliorer la situation.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1810            Merci beaucoup.

**M. JEAN PARÉ, président :**

1815            Merci, Monsieur. Merci, Madame. Alors, j'appelle maintenant la Table logement/aménagement de la Petite Patrie, madame Diane Courchesne.

**MÉMOIRE DE LA TABLE DE CONCERTATION LOGEMENT/AMÉNAGEMENT**  
**DE LA PETITE PATRIE**

1820 **M. JEAN PARÉ, président :**

Bonjour, Mesdames. Je vais vous demander de vous présenter toutes les deux et après ça, on va vous entendre brièvement. On commence à être un petit peu serré dans le temps, mais on va quand même vous entendre avec beaucoup d'attention.

1825

**Mme BESSY HERNANDEZ :**

Oui, bonjour. Mon nom, c'est Bessy Hernandez et ma collègue Diane Courchesne. Nous sommes les deux déléguées de la Table de concertation logement/aménagement qui est composée de 13 groupes, tel que vous pouvez le lire dans le mémoire qui a été déposé. J'aimerais commencer par les objectifs.

1830

Deux des objectifs que j'aimerais vous lire, c'est de maintenir dans la Petite Patrie la population actuelle ainsi que de faciliter l'accès à des logements à prix modiques, à la propriété collective et sociale de l'habitat.

1835

Pour continuer avec l'historique, dès mil neuf cent quatre-vingt-cinq (1985), la Table logement/aménagement réclamait 1000 logements sociaux pour répondre aux besoins de la population. 150 habitations à loyer modique ont été construites sur le site des ateliers municipaux, il en manque toujours 350 pour compléter la promesse de la Ville de Montréal à la Petite Patrie.

1840

Pour nommer les réalisations très brièvement, 126 logements de coop ont été construits ainsi que 70 unités de obnl.

1845

Dans les besoins, à partir des données socio-économiques, on remarque que le nombre de ménages a augmenté dans le quartier. J'aimerais vous citer que «*le nombre de ménages composés d'une seule personne a augmenté de 800 personnes, soit une hausse de 7.1 %. Ainsi, les personnes vivant seules constituent près de la moitié de tous les ménages du quartier (environ 48% contre 31% à Montréal). Un ménage sur 10 est composé d'une personne de 65 ans et plus vivant seule.*» Près de 4 personnes âgées sur 10 résident seules dans leur logement.

1850

Ainsi que les familles monoparentales à Montréal : 25% contre 18%. 884 ménages attendent pour un HLM, soit 601 ménages familiaux et 283 ménages de personnes âgées. Les données proviennent de l'OMHM Centre-Nord qui ont été notées de mai deux mille quatre (2004).

1855

Pour conclure un petit peu ma partie, j'aimerais aussi vous mentionner que 4 ménages sur 10 vivent sous le seuil de la pauvreté et consacrent plus de 30% de leur revenu pour le loyer. À noter aussi que dans le quartier, on compte seulement sur 6% de logement social et j'aimerais vous citer «*Le quartier est clairement en déficit de logements sociaux ce qui démontre la*

1860 *pertinence de tenir compte des revendications de la Table de concertation  
logement/aménagement dans la Petite Patrie.»*

1865 Pour terminer, je voudrais vous dire, de l'ajout de l'unité de logement se fait dans la Petite  
Patrie très lentement compte tenu du manque de terrains disponibles dans la Petite Patrie et je  
vais céder le temps à ma collègue.

**M. JEAN PARÉ, président :**

1870 Madame Courchesne.

**Mme DIANE COURCHESNE :**

1875 C'est pour vous dire qu'on fait un survol, mais pour nous, les recommandations, comme  
vous allez vous en douter, sont toutes importantes. Comme on est préoccupé par l'habitation et  
l'aménagement, je vais me concentrer... je vais faire un petit bilan brièvement du plan de 1992.  
Nous, ce qu'on constate, c'est que 12 ans plus tard, qu'est-ce qui s'est vraiment fait dans le  
quartier ? En tout cas, pas beaucoup de logement social, 260 condos. Mon bilan est très bref, je  
sais que vous l'avez lu, il y a d'autres choses qui se sont faites, mais nous, on est préoccupé par  
l'habitation sociale. Vous avez vu, on travaille au niveau des démunis dans le quartier.

1880 Pour ce qui est du bilan aussi, ce qu'on a constaté, c'est que ça s'est détérioré au niveau  
des conditions de logements dans le quartier. Autrement dit, la diversité de logements promise  
dans le plan de 1992 n'a pas été réalisée.

1885 Le seul point concret qui s'est fait dans le quartier, ç'a été un plan de camionnage. Sans  
commentaire.

1890 Nous avons réalisé aussi, comme dit ma collègue, 126 logements communautaires, mais  
on doute de l'efficacité de la mise en place d'un tel outil pour le plan futur puisque le plan  
antérieur... en tout cas, nous, on constate que les réalisations sont assez minimes.

1895 Alors, ce qu'on recommande au-delà des vœux pieux, parce qu'on souhaite que ce ne soit  
pas des vœux pieux qu'est-ce qu'on recommande, nous, c'est évident qu'on voudrait... vous avez  
remarqué qu'on a parlé de Ville de Montréal et arrondissements. Pourquoi qu'on a mis les deux ?  
On ne savait plus qu'est-ce qui se passerait au niveau de la Ville, alors, on s'est dit : On ne prend  
pas de chance, on met l'arrondissement et la Ville au niveau des responsabilités, peu importe ce  
qui va arriver après le vingt (20) juin.

1900 Donc, nous ce qu'on demande, c'est que la Ville de Montréal, évidemment  
l'arrondissement Rosemont-Petite Patrie - je ne dirai pas toujours l'arrondissement Rosemont-  
Petite Patrie - fassent des pressions auprès des gouvernements fédéral et provincial afin d'obtenir  
un véritable programme de logement social. Exemple, comme le programme AccèsLogis.  
Évidemment, on parle aussi de HLM.



1905 Ce qu'on veut, bien, je reprends des revendications qui ont été amenées par le Regroupement des comités logement et le FRAPRU, parce que c'est important pour nous d'interdire toute conversion dans les plex et duplex surtout tant que le taux d'inoccupation est inférieur à 3% et que la Ville de Montréal ou l'arrondissement entretiennent, poursuivent plutôt l'entretien des HLM dans le quartier puisque ça ne se fait presque plus maintenant.

1910 Et aussi une revendication qui a été amenée par mes deux autres collègues ; c'était que la Ville de Montréal et l'arrondissement trouvent des moyens concrets pour la mise en œuvre du Code du logement parce que avec notre arrondissement pour le moment, on a quelques petites difficultés.

1915 Pour notre arrondissement, ce qui est important, c'est qu'on demande 2 000 logements sociaux et communautaires pour les dix prochaines années en plus de poursuivre l'opération 5 000. 2 000, vous allez penser que c'est beaucoup, mais en quinze ans, on en a réalisé 600 auparavant. Alors, c'est parce que nous, on se dit... si on veut garder les familles, les personnes qui composent la mosaïque du quartier, c'est important d'investir massivement dans l'habitation sociale.

1920 Il faut que le développement du logement social soit une priorité pour l'arrondissement Rosemont-Petite Patrie et que l'arrondissement s'engage à mettre en œuvre le plan de développement suggéré par la Table logement pour les dix prochaines années à venir.

1925 Lorsqu'il y a un projet de développement de logement social, doivent se greffer automatiquement des services aux résidents, des services reliés à la petite enfance, des espaces verts, des équipements collectifs et une desserte en transport en commun.

1930 La Ville de Montréal devrait faire une réserve de terrains municipaux, publics et privés, afin qu'on puisse les réaliser nos projets.

1935 À court terme ce qu'on réclame, c'est les 300 logements sociaux sur le site des ateliers municipaux. On voudrait réaliser les projets en cours qui ont des difficultés depuis quelques années, qu'on parle de projets qu'on a sur la table, un projet avec des aînés du Sud-Est, 90 logements, la coopérative Horizons, ça, c'est dans le secteur des Carrières ; c'est des projets qui sont à court terme, mais qui ne sont pas réalisés encore.

1940 Et évidemment, on voudrait que la Ville et le gouvernement bonifient l'enveloppe budgétaire de Revi-Sols parce que si on parle juste aux municipaux, c'est contaminé, et ça prend des budgets supplémentaires pour pouvoir décontaminer avant de construire.

1945 C'est important pour nous aussi dans l'arrondissement de porter une attention particulière aux bâtiments à caractère spécifique. Pour ne pas les nommer, 700, boulevard Rosemont. La Table logement, on a des visées sur le 700, boulevard Rosemont. On voudrait récupérer ça pour loger les groupes communautaires et des services aux résidents dans le quartier. Le 700,

boulevard Rosemont, pour ne pas le nommer lui, ça appartient à la Ville de Montréal. Alors, c'est pour ça qu'on a des visées.

1950 Il y a d'autres bâtiments importants dans le quartier, Shamrock, l'ancienne écurie, Bain Saint-Denis, alors nous on dit que ces bâtiments publics-là avant qu'ils ne soient cédés à du privé, il faudrait qu'ils soient l'objet d'une consultation auprès des résidents du quartier.

1955 Évidemment, nous on voudrait que la Ville et l'arrondissement encouragent la préservation du logement existant en soutenant la mise aux normes et l'entretien des bâtiments dans les secteurs les plus dégradés dans le quartier, Saint-Édouard, sud-est de Louis-Hébert et Marconi-Alexandra.

1960 Comme il y a beaucoup de monde auparavant qui ont parlé d'espaces verts, liaisons, alors, je n'insisterai pas beaucoup, mais nous ce qu'on voudrait, c'est que les parcs qu'on a dans le quartier soient bien entretenus. Pour ne pas les nommer, Mozart entre autres, parce que lui, il a besoin d'entretien et d'amélioration parce qu'il y a une toilette chimique en plein milieu du parc. Il faut le faire.

1965 Il y a aussi... ce serait important de récupérer des petites espaces pour créer des espaces verts pour les résidents. Dans la Petite Patrie, il n'y a qu'un gros parc, c'est le parc Père-Marquette, puis il est mal aménagé en plus. On pourrait-tu compléter un aménagement adéquat en fonction des besoins des populations qui demeurent autour des parcs? Quand on fait un terrain de soccer, on s'arrange pour qu'il soit près des familles et non pas proche de terrain vacant où il n'y a personne qui y demeure.

1975 Je vais conclure. C'est important pour nous le plan d'urbanisme. Ça fait longtemps, nous la Table logement, on est préoccupé par ce plan-là et pourquoi on est ici, c'est que au-delà des vœux pieux, il faut des mécanismes pour la mise en œuvre. Et au-delà des mécanismes, ça prend du leadership au niveau des dossiers politiques comme celui de l'habitation sociale.

1980 La Ville dit qu'elle va réaliser de 60 000 à 75 000 logements entre 2004 et 2014, on ne connaît pas le plan d'œuvre de la promesse. Alors, nous, on a proposé des recommandations, j'espère qu'elles vont être tenues en compte. C'est important de souligner que la responsabilité et l'imputabilité d'améliorer la qualité des milieux de vie à Montréal revient aux élus et ça passe aussi par la construction importante de logements sociaux et communautaires. Je reprends la revendication du FRAPRU qui est de 35 000 logements en type obnl, coop et HLM, par la création d'une banque de terrains publics et privés, mais surtout par une reconnaissance et une saine collaboration avec les organismes qui travaillent sur le terrain. Merci.

1985 **M. JEAN PARÉ, président :**

Merci. Monsieur Beauchamp.

1990 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Merci, Mesdames. Beaucoup de choses que vous dites se recoupent avec d'autres mémoires. Je voudrais savoir, dans le cas d'un logement social, qui paie les taxes municipales ? Est-ce qu'il y a des taxes municipales et qui les paient ?

1995

**Mme DIANE COURCHESNE :**

Bien oui. Les coopératives paient de taxes au même prix qu'un propriétaire privé.

2000

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Mais par une coopérative...

2005

**Mme DIANE COURCHESNE :**

Obnl, coopérative.

2010

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Mais les coopératives, il n'y a pas nécessairement...

2015

**Mme DIANE COURCHESNE :**

Les HLM, c'est la propriété municipale.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

À ce moment-là, c'est la compagnie municipale qui les paie ?

2020

**Mme DIANE COURCHESNE :**

C'est l'Office municipal qui est responsable.

2025

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Sur l'évaluation.

**Mme DIANE COURCHESNE :**

2030

Oui. Pour ce qui est des HLM, c'est l'Office municipal d'habitation ; les coopératives et les obnl paient des taxes comme n'importe quel autre propriétaire aussi.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

2035 D'accord. Dans votre mémoire à la page 6, vous parlez de 25 000 logements qui existent dans le quartier et vous dites qu'il y a 6% de logement social à la page suivante, la page 8, qu'il y a 6% déjà de logement social, or, vous en demandez 2 000 nouveaux sur 25 000, ce qui représente à peu près 8%. Donc, à vos yeux, il faudrait qu'il y ait à peu près 14% de logement social dans la Petite Patrie ?

2040

**Mme DIANE COURCHESNE :**

2045 Monsieur Beauchamp, dans le fond, on n'a pas fait le même calcul que vous, mais ce qu'on veut, c'est une équité, puis là, je ne veux pas vraiment déplaire à personne de mes collègues dans d'autres arrondissements, qu'on parle de Hochelaga-Maisonneuve ou de Pointe-Saint-Charles, où est-ce que dans Pointe-Saint-Charles, il y a presque 40% du stock de logements qui est en logement social, Hochelaga-Maisonneuve, je ne suis pas certaine des chiffres, c'est 33%, nous, ce qu'on veut, c'est une certaine équité avec les autres arrondissements. On considère que quand on a une population, ma collègue parlait de quatre personnes sur dix qui vivent seules, puis une personne sur cinq a de la misère à payer son loyer, c'est ce monde-là que nous on veut aider.

2050

2055 Alors, c'est sûr qu'on ne demande pas la moitié du stock dans le quartier, mais le peu de terrain qu'il reste, on peut-tu l'avoir pour construire de l'habitation sociale ? C'est-à-dire le site des ateliers municipaux, puis l'ancien terrain du CHUM qu'on ose revendiquer, si le CHUM ne vient pas s'implanter dans le quartier ? On a du culot, je le sais, mais on profite de l'opportunité parce que s'il vient, on va être ben tranquille, mais s'il ne vient pas, c'est sûr qu'on va planter notre drapeau.

2060

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

L'idée n'est pas de contester l'idée, mais de comprendre l'univers dans lequel vous...

2065

**Mme DIANE COURCHESNE :**

2070 Mais le pourcentage, on ne vise pas nécessairement 15%, 20%. Ce qu'on veut, c'est de pouvoir garder notre monde dans le quartier. Parce qu'on ne veut pas vivre l'hémorragie que le Plateau Mont-Royal a vécu dans les années 80, et c'est commencé dans le quartier depuis quelques années. Déjà, il y a un exode des...

2075

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Et si l'exode commence, est-ce qu'il y a un processus de gentrification qui se produit ?

2075

**Mme DIANE COURCHESNE :**

Effectivement, qui était amplifié avec la venue du CHUM, qui là, je présume, je ne suis pas une spécialiste, mais je présume que la spéculation va un peu se calmer, mais nous au Comité logement, je travaille au Comité logement, avec 200 reprises de logements depuis deux ans et des hausses de loyer de 200 \$ par année, on constate que la spéculation continue à aller de bon train.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Merci.

**M. JEAN PARÉ, président :**

Madame Chauvin ?

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Une petite question en page 10 dans vos recommandations. Vous recommandez en premier lieu de préserver les logements existants et puis tout de suite après, vous demandez de faciliter la démolition de bâtiments.

**Mme DIANE COURCHESNE :**

C'est un bilan. C'est dans le bilan, ça.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

C'est dans le quoi ?

**Mme DIANE COURCHESNE :**

Ce n'est pas dans les recommandations.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Dans le bilan, pardon, en page 10. Vous parlez de faciliter la démolition de bâtiments. Pourquoi ? Est-ce que ce sont des bâtiments qui sont vétustes ?

**Mme DIANE COURCHESNE :**

C'était des bâtiments, Madame Chauvin, c'était des petits bungalows qui étaient insérés entre des 4 étages sur les rues entre autres Chateaubriand, Saint-Vallier. C'est des bâtiments qui ont été démolis. Ça, c'est fait. Ça, vous voyez, c'est des faits qui sont faits depuis 1992. C'est qu'est-ce qui s'est réalisé dans le quartier. Alors, c'est pour ça que j'ai indiqué que les bâtiments sont démolis, ils n'ont pas été préservés. Au contraire, quelques bungalows ont disparu pour construire du 3 ou du 4 étages pour respecter la trame sur les rues, entre autres Saint-Vallier puis

Chateaubriand, mais dans d'autres secteurs aussi, on a constaté que les petits bungalows disparaissaient dans le quartier au détriment de 3 étages ou 4 étages.

2125 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Et vous êtes d'accord ou pas d'accord avec cette pratique?

2130 **Mme DIANE COURCHESNE :**

Disons que nous autres... en tout cas comme Comité logement, c'est sûr qu'on s'oppose à toute démolition de bâtiment, mais c'était une constatation qui était là. C'est un fait qu'on a constaté, ce n'était pas comme une interprétation que je faisais...

2135 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

J'avais lu trop vite. Merci.

2140 **Mme DIANE COURCHESNE :**

Non, c'est correct, ce n'était pas évident.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

2145 Merci beaucoup.

**M. JEAN PARÉ, président :**

2150 Merci. Alors, la Commission va prendre une pause d'un maximum de 5 minutes et après quoi, nous allons revenir avec la STM.

SUSPENSION... REPRISE

**MÉMOIRE DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL**

2155 **M. JEAN PARÉ, président :**

Je vous remercie tous et chacun d'entre vous pour votre patience et votre disponibilité. Nous accueillons donc la Société de Transport de Montréal. Bonjours, Messieurs. Je vais vous demander de vous présenter et après ça, en tenant compte du fait que les membres de la Commission ont lu votre mémoire, donc, de nous faire une présentation plutôt courte de façon qu'on puisse vous poser des questions.

2160 **M. PIERRE VANDELAC :**

2165 D'abord, je suis Pierre Vandelac, le directeur général de la Société de Transport de Montréal. J'ai avec moi mes deux collègues, monsieur Jean-Michel Lévesque qui est adjoint au directeur général et au président du conseil d'administration, monsieur Dauphin, ainsi qu'à ma gauche, monsieur Michel Veilleux qui est directeur de la planification corporative.

2170 Monsieur Dauphin aurait bien aimé être présent. Il s'excuse puisqu'il est retenu au conseil de ville aujourd'hui et on peut comprendre pourquoi.

**M. JEAN PARÉ, président :**

2175 C'est légitime.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Et quelle surprise.

2180

**M. PIERRE VANDELAC :**

2185 Donc, d'entrée de jeu, je tiens à vous signifier notre appui au plan d'urbanisme tel que présenté. La Société entend donc contribuer pleinement à sa mise en œuvre et ça, bien sûr, à l'intérieur de sa propre mission.

Notre plan de présentation, d'abord, un portrait rapide de la STM, puis les liens en deuxième lieu qui se font entre le transport et l'aménagement. Nous vous présenterons une vision d'avenir et une brève conclusion.

2190

Donc, dans un premier temps, la STM a pour mission... elle est directement au cœur même du développement économique de la région de Montréal. Elle contribue grandement à la qualité de vie des citoyens et également à la protection de l'environnement.

2195 La STM compte parmi les 18 plus grandes entreprises au Québec. Elle emploie plus de 7 500 personnes dont la moitié travaillent en contact direct avec la clientèle. Son achalandage

annuel est de 360 millions de déplacements. Nous gérons un budget de 811 millions de dollars et nous possédons des actifs qui sont estimés à la valeur de remplacement à 8,8 milliards de dollars.

2200 Notre réseau d'autobus compte 1 590 autobus, dont 755 à plancher surbaissé. Notre réseau couvre 500 kilomètres carrés, 165 lignes dont 98 lignes sont accessibles aux fauteuils roulants. Il y a 20 services de nuit. Nous avons 11 voies réservées actuellement totalisant 45 kilomètres et nous parcourons 73 millions de kilomètres par année.

2205 Notre réseau de métro, lui, comporte 65 stations, 759 voitures et nous parcourons 70 millions de kilomètres/voiture annuellement.

2210 Nous gérons également un service de transport adapté qui compte 13 500 clients inscrits. Nous faisons 1.5 millions de déplacements annuellement, soit une moyenne de 5 500 par jour. Il faut comprendre que le transport adapté, c'est du transport porte à porte, 93 minibus pour ce faire qui sont adaptés évidemment aux besoins de la clientèle. Nous comptons également sur 550 taxis dont une vingtaine de taxis accessibles. Voilà, en bref, la STM.

2215 Le deuxième élément à traiter, le transport et l'aménagement. La prise en compte de l'aménagement du transport, c'est un principe clé en planification du territoire. Nous avons vu, la période de croissance d'après-guerre a vu l'urbanisme et la planification du transport agir de façon indépendante. D'une part, l'urbanisme s'est centré sur la problématique du développement urbain et d'autre part, l'ingénierie a pris en charge la planification du transport et toute la conception des réseaux. Augmentation, donc, on pourrait dire automatique de la capacité du réseau routier dès  
2220 que la demande le dictait.

2225 Les résultats, bien, c'est la ville qui s'est adaptée à l'auto et non le contraire. En même temps, elle héritait d'un système autoroutier régional générant sa propre demande et produisant de l'étalement et de la congestion. Donc, la place des piétons et du transport public a été diminuée. Donc, ce qui en résulte, c'est une ville qui est moins viable, donc, plus de congestion, plus de pollution, puis d'accidents et évidemment les impacts sur la santé.

2230 Ainsi, plusieurs études démontrent que lorsqu'il n'y a pas de choix de mode de déplacement, les gens se tournent naturellement vers l'automobile, mais dès qu'on leur offre une option valable comme le transport en commun, ils seront l'utiliser.

2235 Depuis 15 ans, la relation aménagement et transport connaît un regain d'intérêt. Pourquoi ? Parce que la croissance de l'utilisation de l'automobile ne s'est pas essoufflée et se maintiendra. La technologie à elle seule ne réglera pas à court terme les problèmes générés par l'automobile, soient la pollution, congestion d'étalement, etc.

Les coûts également démesurés des infrastructures lourdes, les autoroutes, les ponts, font qu'elles sont de plus en plus questionnées par les citoyens alors que l'état tend à s'en déresponsabiliser. Il faut donc ramener les projets à une échelle plus humaine. Comme par



2240 exemple l'échangeur Parc, des Pins, la modernisation de la rue Notre-Dame et la transformation de l'autoroute Bonaventure, et faire le choix de gérer les déplacements.

2245 La part du marché du transport en commun a diminué de 1987 à 1998 de l'ordre de 6%. Les dernières années ont vu des augmentations de l'achalandage à la STM, mais nos parts de marché se sont quand même amenuisées. Donc, c'est tout un défi qui nous attend dans l'avenir pour regagner ces parts de marché perdues.

2250 Sous les pressions environnementales, l'urbanisation soutenue et les coûts croissants d'infrastructures lourdes, les gouvernements locaux et régionaux ont un intérêt nouveau pour les questions urbaines et le transport public. Depuis quelques années, chaque palier de gouvernement a amorcé une réflexion à ce sujet, que ce soit le gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal avec Cap sur le monde, bâtir une communauté compétitive, la Ville de Montréal avec son Sommet de Montréal, le plan d'urbanisme, version préliminaire. Tous expriment une préférence en faveur du transport en commun avec des orientations, les intentions exprimées explicitement.

2255 Mais les démarches concrètes sont encore vagues. Pour diminuer la présence de l'automobile et redonner la place que le transport en commun doit avoir dans la ville, il faut un cadre financier suffisant, prévisible et stable.

2260 Le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal représente donc un vaste effort de réflexion et de propositions d'actions concrètes et qui auront un impact notable sur le paysage urbain montréalais. C'est une première fois qu'un ensemble aussi vaste d'interventions d'aménagement se réaliseront de façon à modifier l'utilisation du sol, induire une hausse de l'utilisation du transport en commun et réduire l'usage de l'automobile dans la ville.

2270 C'est également une première fois aussi qu'un plan d'urbanisme sera jumelé à un plan de transport de la Ville de Montréal, mais aussi un plan stratégique de développement de la Société de Transport de Montréal. La Ville de Montréal dans son plan d'urbanisme prend clairement partie pour l'amélioration et le développement du transport en commun sur son territoire. Les intentions de la Ville de Montréal ne peuvent être plus explicites : le transport public est un secteur prioritaire d'action.

2275 Près de 85 interventions associées à diverses problématiques de transport public viennent encadrer la volonté de la Ville d'agir en faveur du transport collectif. On le verra dans quelques instants, le plan d'urbanisme est en concordance avec les orientations et le plan de développement de la Société de Transport de Montréal.

2280 Quant à elle, la Société de Transport de Montréal s'est engagée dans un processus de réflexion sur l'avenir de l'entreprise dans le contexte du nouveau Montréal et de la nouvelle Loi sur les sociétés de transport en commun. La démarche de la STM vise à sensibiliser ses partenaires aux défis et aux enjeux auxquels la STM est confrontée et les associer à leur mise en œuvre.

2285 Cet effort s'est concrétisé par la réalisation d'un ensemble de démarches contenues dans deux plans distincts: d'abord le plan d'affaires 2004-2008 et le plan stratégique de développement du transport en commun 2004-2013 qui sera rendu public au cours de l'été. Ces plans sont le fruit de nombreux échanges avec nos multiples partenaires dont, au premier titre, la Ville de Montréal, et arrimés au plan d'urbanisme.

2290 Le plan d'affaires, lui, s'articule autour de 6 objectifs stratégiques : l'amélioration de la satisfaction de la clientèle, dont je vous reparlerai tout de suite après, l'augmentation des revenus autonomes, réduire les coûts de fonctionnement de l'entreprise, améliorer sa performance à l'entretien des autobus, préserver la fiabilité du métro et gérer les changements et les mesures d'adaptation de la main-d'œuvre puisque près de 30% de nos effectifs auront droit à la retraite ou seront éligibles à la retraite d'ici fin 2006.

2295 Donc, nous allons intervenir sur 3 aspects en ce qui concerne le service à la clientèle. D'abord, la disponibilité du service. À cet effet, seront optimisées d'abord nos normes de service, donc les fréquences, niveaux de service, etc. La composition du parc de véhicules, d'abord renouvellement de la flotte, introduction d'autobus articulés, minibus, renouvellement des voitures de métro et également réfection de voitures de métro qui aura pour effet d'augmenter la capacité de 10%. Et quant au mode d'exploitation, nous nous dirigeons donc vers une information à la clientèle en temps réel, une meilleure sonorisation, meilleur affichage dans le métro, etc.

2305 Deuxièmement, nous allons favoriser la rapidité des déplacements. Donc, faire compétition à l'automobile, donc, accroître la vitesse des autobus. La STM a développé un concept, le réseau prioritaire de Montréal, c'est-à-dire un ensemble de mesures préférentielles et de lignes express visant à donner au transport en commun un avantage réel et perçu, ayant pour but bien sûr de desservir les pôles de destination importants en intégrant les modes métro et trains de banlieue.

2310 Vous avez la carte qui représente clairement actuellement notre réseau. Ce qui est en vert et en ligne continue, c'est le réseau de voies réservées ; tout ce qui est en vert pointillé, c'est le réseau prioritaire de Montréal, donc, ce qui est à venir dans le développement. Et ça se superpose très très bien aux actions contenues dans le plan d'urbanisme qu'on peut voir en fond en jaune. Donc, quand je vous disais d'entrée de jeu que notre plan est parfaitement arrimé avec le plan d'urbanisme, c'en est un exemple assez frappant.

2320 Nous allons également travailler à l'amélioration des conditions d'attente et de l'intermodalité, donc, rendre les déplacements plus confortables, sécuritaires et conviviaux, améliorer nos terminus, ajouter des points d'attente, soient par de nouveaux terminus, aménagement de stations de métro ou encore introduction d'abribus.

2325 Plus particulièrement, la STM tient à souligner que certains projets auront des effets structurants majeurs comme ceux qui contribuent à compléter le réseau artériel, Cavendish, Rodolphe-Forget, boulevard Bourget, d'autres qui bénéficieront de mesures préférentielles appropriées comme Henri-Bourassa, Somerset, Saint-Jean, Des Sources, Notre-Dame, etc.

2330 Bien sûr plusieurs axes de transport en commun identifiés au plan d'urbanisme devront faire l'objet d'études plus approfondies afin de déterminer le meilleur moyen d'intervention sur la base des besoins de la clientèle et du rapport coût-bénéfice des projets. Nous y travaillons déjà. Il en va de même pour les projets d'implantation de nouvelles gares de train qui présentent des enjeux importants dans le contexte actuel du financement des trains de banlieue.

2335 La Société de Transport de Montréal réitère l'importance d'intégrer dès le début de la conception d'un projet ou d'une intervention la dimension du transport en commun.

2340 En conclusion, la STM est ravie du rôle privilégié que le plan d'urbanisme assigne au plan de transport en commun. Il faudra s'assurer que les autres outils de planification aillent dans le même sens, qu'ils accordent eux aussi un rôle privilégié au transport en commun, notamment dans le futur plan de transport de la Ville et dans la politique de gestion de la circulation.

2345 Pour que ces objectifs toutefois se réalisent, les sources de financement du transport en commun devront être revues, élargies et augmentées de manière à assurer des entrées d'argent neuf sur une base régulière et stable. D'abord pour assurer le maintien des services actuels, mais aussi pour supporter des projets de développement visant à susciter des changements de comportement des non-utilisateurs du transport en commun tels que ceux proposés au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

2350 **M. JEAN PARÉ, président :**

2355 Merci beaucoup, Monsieur Vandelac. Votre mémoire évidemment revêt une importance particulière pour une raison que vous mentionnez vous-même dans votre mémoire lui-même, à l'effet que le transport est reconnu dans le plan d'urbanisme de Montréal comme étant probablement l'élément structurel le plus important. Vous avez déploré que l'aménagement du territoire et le développement du transport se soient faits pendant une trop longue période en parallèle et même en vase clos de part et d'autre alors que là, maintenant, on essaie de les rapprocher.

2360 Je commencerais par une question toute petite et très pointue. Sur cette carte du réseau prioritaire, on voit un prolongement du métro à Longueuil, c'est quelque chose qui n'apparaît nulle part ailleurs. Évidemment, on comprend que ça n'apparaisse pas dans le plan d'urbanisme de Montréal; est-ce que c'est quand même une hypothèse qui persiste à la STM ?

2365 **M. PIERRE VANDELAC :**

2370 En soi, lorsque vous regardez, on a vraiment la traverse du côté du fleuve, pour ce qui est dans notre plan de transport décennal, dans notre plan stratégique, vous allez retrouver des actions d'abord sur l'Île qui sont entre autres le prolongement de la ligne bleue vers l'est et le prolongement également vers Bois Francs de la ligne orange. Donc, c'est les actions qui sont d'abord privilégiées. Vous le voyez clairement identifié par rapport à Longueuil. Évidemment on

ne peut pas passer sous silence non plus l'autre partie vers le nord, donc qui sera rendue disponible pour la clientèle quelque part, je vous dirais en deux mille sept (2007)... sans rien dévoiler, on laissera à l'Agence métropolitaine le choix de le faire, la date effective.

2375 Mais ces études ont été faites dans le passé, elles sont actualisées dans notre plan, c'est très clair dans le plan décennal. Notre plan d'affaires fait référence aux cinq prochaines années, donc des actions très concrètes, compte tenu de la situation financière, qui viennent appuyer le plan d'urbanisme. Donc, des investissements qui sont relativement mineurs par rapport à la construction, au prolongement du métro ou d'autres modes lourds, mais ils sont tenus en compte  
2380 dans notre plan tel que vous le voyez également dans le plan d'urbanisme.

**M. JEAN PARÉ, président :**

2385 Donc, si je reviens justement à cette carte du réseau prioritaire, et d'une certaine manière, vous avez commencé à répondre à ce qui deviendra ma deuxième question, c'est marqué d'abord  
*Source : Plan d'affaires 2004-2008.* Est-ce à dire que si tout s'y prête, si tout est favorable, que vous envisagez mettre en œuvre ces interventions-là à l'intérieur d'un horizon aussi proche que 2004-2008 ?

2390 **M. PIERRE VANDELAC :**

2395 2004-2008, ici, il y avait presque 75% de ce qui est proposé qui pourrait être complété d'ici 2008. Et comme je vous le mentionnais, nous y travaillons déjà et il y en a qui pourraient même être implantées durant l'année 2004, début 2005. Donc, nous avons déjà du ministère des Transports du Québec les subventions nécessaires pour réaliser... on en a déjà d'autorisées trois... quatre, quatre d'autorisées. Donc, nous allons les mettre en œuvre.

**M. JEAN PARÉ, président :**

2400 Monsieur Vandelac, la notion de mesures préférentielles semble assez large d'une part et c'est un peu le point de départ de ma question. En même temps, durant autant les séances d'information que dans certaines des interventions de citoyens, plusieurs ont noté que la densité comparative des interventions de transport collectif était assez différente dans l'est de l'île par rapport à l'ouest de l'île. Bien sûr, on n'imagine pas que vous allez entrecouper l'aéroport de  
2405 Dorval, mais j'aimerais que vous donniez l'idée peut-être un peu plus précise de ce que comprennent les mesures préférentielles projetées dans l'ouest et s'il y a également des éléments qui pourraient s'ajouter à ça.

2410 Alors, Monsieur Veilleux ; c'est ça ?

**M. MICHEL VEILLEUX :**

2415 C'est ça. Vous noterez qu'il y a quand même plusieurs projets de mesures préférentielles qui ont été identifiés dans l'ouest et on a souligné l'importance de ces projets-là tout à l'heure dans notre présentation.

2420 Le concept de mesures préférentielles est un concept que je qualifierais d'intelligent parce qu'il intègre différentes mesures préférentielles prioritaires pour les autobus. C'est d'utiliser au maximum les possibilités que nous offrent les nouvelles technologies en matière de lien avec les feux de signalisation pour faciliter le passage des autobus, en extensionnant la durée de vert lorsqu'un autobus s'approche d'une intersection ou encore en permettant à l'autobus de partir de façon prioritaire par l'implantation de feu-cigarette de quelques secondes sur la circulation automobile, pour que l'autobus ait un gain à plusieurs intersections et que ce gain-là soit notable.

2425 Ça n'exclut pas aussi la possibilité d'aménagement de sections de voies réservées plus conventionnelles avec un marquage, avec une infrastructure un peu plus lourde, mais prioritairement on parle d'une sorte de voie réservée électronique qui permet un lien entre l'autobus et la circulation.

2430 Alors, c'est assez léger pour la population, ça s'intègre bien dans le milieu, mais ça permet de gagner plusieurs minutes sur des axes importants où souvent le transport en commun déplace beaucoup plus de gens que les automobiles. Je vais vous donner par exemple sur Beaubien. Sur Beaubien, on a presque 25 000 déplacements quotidiens en transport en commun, on a beaucoup plus qu'en automobile, aors, c'est là l'importance de prioriser intelligemment en s'intégrant bien au milieu le transport en commun. C'est la base du concept.

2435 **M. JEAN PARÉ, président :**

D'accord. Madame Chauvin ?

2440 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

2445 Il y a plusieurs personnes qui sont venues témoigner devant la Commission de leur accord avec l'orientation principale du plan d'urbanisme qui est de promouvoir l'usage du transport en commun et, en même temps, qui sont venus nous dire qu'ils trouvaient que les autobus tels qu'ils existent maintenant sont bruyants et polluants, ce qui en a amené plusieurs à suggérer ce que j'appellerais des *écobus* ou l'usage d'autobus électrique, d'autobus avec carburant autre que diesel, et plusieurs mêmes semblent avoir fait des recherches et opteraient pour l'équivalent du nouveau train.

2450 Quelle est la possibilité pour la Société de Transport de modifier sa flotte en terme d'autobus de façon à ce que les équipements qu'elle utilise dans les milieux densément peuplés soient plus performants en terme de bruit et d'émanation ?

2455 **M. PIERRE VANDELAC :**

2460 Du côté environnemental, la Société est très sensible à ce facteur. D'abord, il faut dire d'entrée de jeu que le nombre de personnes qui peuvent s'installer à bord d'un autobus comparé au solo automobile, quand on fait la comparaison, c'est 1 pour 35 en terme d'émission.

2465 Donc, nous contribuons déjà d'une façon importante à améliorer la qualité de l'environnement. Mais d'une façon précise quant au carburant, déjà la Société est d'avant-garde au sens où elle a déjà fait des essais sur les différents types de carburant et dernièrement, le biodiesel. Le biodiesel, c'est une composition de diesel avec des matières grasses et ça fait en sorte évidemment de diminuer d'une façon importante les émissions de gaz.

2470 Donc, nous avons testé ça pendant une année, le nombre d'autobus qui étaient impliqué, on avait de l'ordre de... c'était le garage Frontenac, 160, et c'était concluant après une année d'étude que l'utilisation du biodiesel faisant en sorte de réduire l'émission de gaz. Maintenant, nous avons demandé au gouvernement du Québec de nous aider au sens... parce que les coûts de production étaient plus élevés que le simple diesel, d'abolir la taxe, comme le fédéral l'avait fait sur le carburant, pour le biodiesel en particulier, et on parlait de seize sous le litre. Même le ministre de l'Environnement était d'accord, mais malheureusement au dernier budget, ça n'a pas été retenu. Donc, ce qui fait que pour l'instant, nous avons poursuivi avec purement l'utilisation de diesel.

2480 Il faut dire également qu'il faut construire des usines pour la production en masse pour être capable de répondre évidemment à un besoin pour la STM entre autres de 1 600 autobus. Mais nous travaillons très fort sur tout ce qui peut améliorer même la consommation au niveau des moteurs, etc., avec nos fabricants, la réduction de la pollution.

2485 Pour ce qui est du bruit, les efforts sont faits vraiment depuis plusieurs années à réduire le bruit, mais il y a un certain nombre de décibels évidemment actuellement qui est difficile à contrer et je laisserais les experts peut-être en parler davantage. mais il y a eu beaucoup d'efforts faits aussi de ce côté-là.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

2490 On parle de la voiture électrique, mais est-ce que l'autobus électrique est dans un horizon technologique perceptible ?

**M. PIERRE VANDELAC :**

2495 Vous voyez, vous me permettez de parler d'un autre projet que nous avons actuellement avec le réseau de transport de l'Outaouais, où le gouvernement fédéral est prêt à investir 10 millions de dollars sur un projet d'autobus articulé, donc à la fois électrique et à la fois biodiesel. Donc, un combiné. 100% actuellement, les technologies ne le permettent pas. Il y a plusieurs fabricants qui y travaillent pour en arriver à développer un autobus totalement électrique, mais dans nos conditions d'exploitation, pour l'instant il n'y a pas de solution encore à 100% électrique.

2500 Mais il y aurait cette expérience qu'on pourrait tenter avec le réseau de l'Outaouais si le gouvernement du Québec contribue à ajouter son 10 millions aussi, sa part pour réaliser le projet.

**M. JEAN PARÉ, président :**

2505 Si vous permettez, Monsieur Vandelac, j'aimerais vous ramener à la relation entre l'aménagement et le transport. Vous faites allusion, vous avez relevé et repéré de façon assez détaillée des intentions de la Ville de Montréal recoupant le transport collectif et l'aménagement. Vous repérez 85 interventions dont 55 projets en arrondissement et 24 secteurs de planification détaillée sur le 46 prévus au plan qui prévoient une dimension transport. Je suis à la page 10, ou  
2510 à peu près de votre mémoire, version complète.

Est-ce que ce repérage-là a donné lieu chez vous soit à la mise en marche d'une processus de planification qui vous permet d'interagir avec la gens de la Ville ou encore à des initiatives qui pourraient vous amener à revoir certains aménagements ou certaines des pratiques  
2515 reliées au transport collectif pour permettre de tirer au maximum parti en matière d'aménagement ? Et je me permets de remonter dans le temps, parce que je suis assez vieux pour avoir connu les tramways et avoir connu en particulier des secteurs comme les terminus ou les ondes d'échange intermodal si on peut dire de Snowdon et ainsi de suite, où vraiment il y avait comme une consolidation du tissu urbain, des commerces, des activités culturelles et des  
2520 déplacements de piéton et de véhicule de transport collectif qui étaient peut-être l'illustration avant la lettre de ce qu'on essaie de faire revivre aujourd'hui avec le *Transit oriented development* ou l'interaction entre les deux.

Donc, jusqu'où ça trouve place, ça, ces considérations-là aujourd'hui à la STM ?

2525

**M. PIERRE VANDELAC :**

Bon. Je vous dirais qu'il y a beaucoup d'échanges avec les différents intervenants de la Ville de Montréal tant au point de vue circulation que transport. Évidemment nous avons un  
2530 président de Société de Transport de Montréal qui porte un autre chapeau également et qui facilite bien sûr les échanges. Je vous dirais que Jean-Michel participe effectivement aux différents comités transport pour faire justement le lien entre la STM et tout le secteur transport à la Ville.

2535 Pour ce qui est de l'aménagement, d'une façon systématique, moi, ça ne fait que 14 mois que je suis à la STM, donc comme c'est une grande boîte, je peux me permettre encore de demander à mes collègues si... mais d'une façon systématique, je ne crois pas qu'il y ait eu par rapport à l'aménagement des forums et des consultations systématiques pour développement entre autres. Mais c'est ce que nous souhaitons ardemment. on pourrait peut-être nuancer s'il y a  
2540 lieu de le faire parce qu'il y a différentes interventions qui se font à différents niveaux dans l'organisation.

**M. MICHEL VEILLEUX :**

2545

On en a parlé tout à l'heure, le réseau prioritaire montréalais est intimement relié aux interventions qui sont proposées. Ça fait partie des principales interventions qui sont proposées dans le plan d'urbanisme. Ça revient dans chaque arrondissement. C'est le fruit d'un travail conjoint avec la Ville de Montréal.

2550

Il y a un autre élément qui est très intéressant qui est amené dans le plan d'urbanisme aussi, c'est la question de densification à proximité des infrastructures lourdes aux stations de métro. À la STM, il y a des projets qui sont envisagés, des projets concrets, que je laisserai monsieur Vandelac en parler s'il le juge pertinent, mais il y a des projets qui ont été enclenchés, de concrétiser ces orientations-là pour développer le potentiel que représente une station de métro pour la communauté tant en terme d'activités commerciales, d'activités de transport et de déplacement et résidentiel.

2555

Alors, il y a moyen de créer des pôles intéressants à chaque station de métro, à chaque gare de train, et de favoriser par le fait même le transport en commun et améliorer la qualité de vie, ce n'est pas aussi loin que le TOD, mais c'est à une échelle plus locale encore.

2560

**M. JEAN PARÉ, président :**

2565

Peut-être dans la veine de ce que vous dites, on a eu un intervenant hier qui nous a parlé de la ville intérieure dont le métro constitue largement une des principales assises. Il identifiait non seulement bien sûr des liaisons qui avaient été réalisées au cours des années, mais aussi des réalisations qui sont presque virtuelles avec des éléments permettant éventuellement de les construire, mais qui restaient à faire.

2570

Est-ce que dans l'optique d'une densification des usages autour des stations de métro, et compte tenu bien sûr de notre climat, on pourrait penser que ça privilégierait entre autres des accès directs au métro à partir d'un ensemble de fonctions commerciales, industrielles ou des centres d'emplois ou résidentiels ?

2575

**M. MICHEL VEILLEUX :**

2580

C'est exactement ça. C'est exactement l'esprit. On met à la disposition des entrepreneurs de la Ville des spécialistes qui viennent évaluer chaque opportunité de projet pour voir comment pourraient se faire des raccordements lorsque c'est une question de raccordement très concret, puis comme je vous disais tout à l'heure, on travaille également à des projets nous-mêmes de développement d'activités.

2585

Une des bonnes façons de rendre sécuritaire l'environnement d'une station, c'est en créant une dynamique de vie alentour de la station. Lorsqu'on combine différentes utilisations, le commerce, la résidence, les activités culturelles, c'est là qu'on s'assure, qu'on garantit cette qualité de vie-là.

**M. PIERRE VANDELAC :**



2590 Je vous mentionnerais que c'est déjà à l'étude ce à quoi Michel fait référence, principalement tous les espaces aériens au-dessus des stations et donc l'utilisation de ces espaces pour des fins d'aménagement de construction, d'habitation, de commerce, etc. Et donc tous ces liens dont vous faites référence, effectivement c'est déjà sur la planche de travail.

2595 Nous sommes à préparer un plan d'affaires où nous avons identifié... évidemment on ne peut pas le faire pour les 65 dès le départ, mais nous avons identifié 5 à 7 stations sur lesquelles nous travaillons actuellement pour évaluer tout le potentiel de développement.

2600 Et les liens dont vous faites référence à partir de commerces par exemple, d'accessibilités au métro intérieur, etc., là aussi c'est pris en compte. Même pour nous, nous sommes à moderniser les concepts évidemment de commerces à l'intérieur des stations et vous verrez des changements qui viendront dans les prochains mois, les prochaines années. Donc, c'est déjà en marche.

**M. JEAN PARÉ, président :**

2605 Très bien. Monsieur Beauchamp ?

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

2610 Une toute petite dernière question. Différents groupes comme le Conseil régional de l'environnement recommandent qu'on vise une diminution du transport en auto de 2 % par année et une augmentation du transport en commun de 5%. Dans une stratégie systématique pour développer un marché nouveau, si vous aviez une commande comme celle-là, le public cible que vous iriez chercher pour convaincre les gens de passer au système public ou la condition fondamentale de ça, en dehors des subventionnements, ce serait quoi ?

2615 **M. PIERRE VANDELAC :**

2620 D'abord pour y arriver, ça prend des déplacements qui sont rapides et fiables, et pour ce faire, donc, il faut donner priorité au transport en commun. Donc, si on voulait être aussi, je dirais entre guillemets «agressif», parce que des parts de marché, ça représente... 2% de part de marché, on parle de combien de déplacements par jour... 100 000 déplacements en pointe du matin en addition. Vous comprenez que c'est énorme.

2625 Je ne vous dis pas que c'est irréalisable, mais il faudrait se donner les moyens et là, à partir... ça veut dire des investissements massifs sur des modes plus lourds comme les trains légers, prolongement des métros, etc. Si on veut viser ça à court terme, il va falloir faire des investissements majeurs.

2630 Maintenant, c'est pour ça que pour les prochaines années quand on vise le réseau prioritaire de Montréal, c'est des investissements qu'on pourrait qualifier de mineurs en transport en commun, mais qui vont quand même nous donner des résultats. Nous cherchons à augmenter

2635 notre achalandage effectivement. Mais pour reprendre nos parts de marché, vous pouvez comprendre que 1%, on parle de 50 000 déplacements en pointe du matin. C'est énorme. Pour ce faire, il faut miser sur des investissements qui sont beaucoup plus lourds, donc, des modes lourds. Travaillons sur des grands axes comme Parc par exemple, avec un train léger qui relierait le centre-ville. C'est ce mode de contribution-là, d'investissement qui pourrait nous permettre de réaliser cet... de rencontrer un objectif comme celui-là.

2640 Et la clientèle visée, c'est effectivement ce qu'on cherche, c'est des clientèles qui ont deux déplacements par jour, l'aller et le retour. Quand on en fait 4, 5, 6, les gens qui travaillent et qui se déplacent et qui sortent du périmètre du centre-ville, c'est beaucoup plus difficile. Ça fait que cette clientèle-là, qui ne fait que deux déplacements, seraient celles premièrement visées et évidemment, au centre-ville, c'est de favoriser le plus, lorsqu'il y a des déplacements autres que ceux du matin et du soir, l'utilisation aussi du transport collectif, taxi, etc.

2645 **M. JEAN PARÉ, président :**

Messieurs, merci beaucoup. Merci de votre disponibilité et on prend note de ce qu'on a entendu aujourd'hui.

2650 **M. PIERRE VANDELAC :**

On vous remercie, Monsieur Paré, Madame Chauvin et Monsieur Beauchamp. Merci de l'opportunité de nous recevoir pour présenter ce mémoire. Merci beaucoup.

2655 **M. JEAN PARÉ, président :**

Alors, nous avons encore 3 personnes à recevoir avant la fin de l'après-midi. J'appelle, je crois que c'est monsieur André Bergeron au nom de la Direction de santé publique de Montréal.

2660

**MÉMOIRE DE LA DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL**

**M. JEAN PARÉ, président :**

Bonjour, Monsieur Bergeron.

2665

**M. ANDRÉ BERGERON :**

Le docteur Lessard, directeur de la Santé publique, désirait venir présenter lui-même notre mémoire, mais il a été empêché. Alors, je vais essayer de le remplacer du mieux que je peux.

2670

**M. JEAN PARÉ, président :**

Je vous en prie. Et en prenant acte que la Commission a déjà pris connaissance du mémoire, je vous invite à le faire de façon sommaire.

2675

**M. ANDRÉ BERGERON :**

Oui. Ce que je veux présenter, c'est quelques éléments, peut-être des faits saillants qui sont tirés du mémoire, insister peut-être plus sur certains éléments.

2680

Tout d'abord, au nom de la Direction de la santé publique et de l'Agence de développement des réseaux locaux de santé et de services sociaux de Montréal - je vais le dire une fois seulement - je dirai dorénavant l'Agence, donc au nom de la Santé publique et de l'Agence, je tiens à féliciter la Ville de Montréal pour ce grand projet de développement que constitue la proposition de plan d'urbanisme.

2685

La Direction de santé publique estime que cette proposition élabore une vision cohérente du développement de la Ville et que cette vision correspond aux grands objectifs défendus tant par les citoyens, les organismes et les institutions en vue de faire de Montréal un milieu sain, sécuritaire et agréable.

2690

La DSP appuie la partie d'aménagement qui repose sur le concept de développement durable dans ses dimensions économiques, environnementales et sociales qui est en concordance avec le plan stratégique de développement durable.

2695

La DSP constate une préoccupation pour la qualité de vie des citoyens et citoyennes. La Charte de milieu de vie montréalais est passablement inclusive à cet égard. Elle retient la majorité de ce qu'on appelle, nous, les déterminantes santé qui ont un effet sur la santé ; notons en particulier les orientations concernant le transport collectif et le transport actif, les équipements collectifs de voisinage, un cadre de vie sécuritaire.

2700

L'Agence et la Direction santé publique trouvent intéressante la proposition de Plan d'urbanisme d'inscrire les interventions visant les milieux de vie et la stratégie de revitalisation

urbaine dans l'esprit de ville en santé. Le rapport annuel 2002 du Directeur de santé publique sur la santé urbaine démontrait les liens entre les interventions municipales et la santé et affirmait que la santé était une condition nécessaire à l'essor de Montréal.

C'est dans cet esprit que la Direction de santé publique désire apporter des commentaires sur certains éléments, commentaires qui visent surtout à appuyer et à renforcer le plan d'urbanisme.

Tout d'abord, sur la qualité des milieux de vie, un point essentiel pour assurer cette qualité selon nous est l'accessibilité des services de proximité et des équipements collectifs. La charte indique des équipements accessibles à pied et c'est une situation qui est souhaitée dans tous les secteurs de la ville. L'accessibilité implique aussi un accès facile pour les personnes à mobilité réduite, un moyen de transport lorsque nécessaire, des infrastructures connectées par des trottoirs sans interruption associées à du mobilier urbain, les bancs, les poubelles, etc.

En ce qui concerne le logement dans la charte des milieux de vie, nous pensons que la salubrité des logements doit être inscrite au même titre que la qualité et la diversité. De plus, il est nécessaire d'assurer le développement du logement abordable et ce, tant pour les locataires que pour les petits propriétaires.

Dans le domaine de l'alimentation, il est impératif de s'assurer que le marché de l'alimentation desserve adéquatement la population de tous les secteurs et cela par une diversité de moyens. On suggère par exemple la fermeture hebdomadaire de rues pour des petits marchés publics, des permis de faible coût pour petits producteurs, des permis ciblés à des commerces spécifiques d'alimentation, un aménagement de quartier ou de rues commerciales permettant la diversité alimentaire, etc.

En ce qui concerne le centre-ville, le plan d'urbanisme vise à assurer la qualité des milieux de vie établis et pour ce faire, il propose d'intervenir au besoin conformément à la charte des milieux de vie montréalais. La DSP estime quant à elle que la charte montréalaise des droits et responsabilités doit prévaloir sur la charte des milieux de vie. Un centre prestigieux ne doit pas être synonyme d'intolérance envers les populations marginales ou démunies.

De plus, la redéfinition du centre doit garantir la présence des organismes communautaires d'aide aux groupes marginalisés tout autant que d'assurer et soutenir la présence des grandes institutions d'enseignement et de santé au centre. Les services de santé, c'est un ensemble.

En ce qui a trait à la stratégie de revitalisation urbaine intégrée, la Direction de santé publique souhaite que la Ville maintienne sa stratégie durant une période suffisante et pas seulement pendant 2 ou 3 ans. De plus, une approche intégrée exige des orientations communes et un plan d'action conjoint. Les projets pilotes en cours permettent d'expérimenter une planification intégrée à tous les niveaux, notamment entre la Ville et ses partenaires qu'entre le local et le régional.

2750 Enfin, un chapitre qui nous tient particulièrement à cœur, c'est celui sur l'environnement sain, chapitre dans lequel on inclut, nous, les recommandations ou plutôt les commentaires sur le transport et la circulation parce qu'ils font partie de l'environnement sain selon nous.

2755 Pour réduire les conséquences sanitaires de la chaleur accablante, qui est une conséquence du réchauffement climatique, il faudrait identifier les îlots de chaleur urbains et mettre de l'avant des stratégies comme par exemple une politique de l'arbre, l'utilisation accrue de plante, exemple des jardins sur les toits comme on a déjà parlé, l'innovation dans les techniques de construction, exemple, des toitures qui réfléchissent la chaleur plutôt que de l'absorber.

2760 Par ailleurs, on parle d'un plan de transport qui devrait voir le jour bientôt. Pour nous, ce plan ne devrait pas seulement inclure un plan cycliste, mais aussi un plan spécifique pour les piétons. Les piétons et les cyclistes sont des usagers de la route particulièrement vulnérables. Sur l'Île de Montréal par exemple en 2002, on notait qu'il y avait à peu près 5 piétons par jour qui étaient victimes d'une collision.

2765 Pour confirmer l'importance de la sécurité des piétons et des cyclistes, la Santé publique insiste sur le maintien de l'interdiction du virage à droite aux feux rouges sur toute l'Île de Montréal.

2770 Enfin, comme on vient de le souligner, le plan d'urbanisme, tout en favorisant l'accroissement de l'utilisation du transport collectif, propose de réduire l'utilisation d'automobile. Cette mesure que la DSP appuie sera grandement bénéfique pour tous les Montréalais. Elle contribuera à réduire la pollution et les autres effets néfastes de l'automobile, à contrer la détérioration de la position des piétons et des cyclistes sur les voies publiques, à diminuer la congestion routière qui affecte grandement l'accessibilité aux destinations ainsi que le temps personnel disponible.

2775 Pour conclure, la Direction de santé publique espère tout simplement que les moyens requis pour l'implantation du plan d'urbanisme seront rendus disponibles et elle insiste également sur l'arrimage nécessaire avec les plans d'arrondissement comme ç'a été déjà souligné afin de réduire les inégalités existantes et de ne pas en créer de nouvelles.

2780 La Direction de santé publique croit que le plan d'urbanisme peut constituer une politique favorable à la santé des Montréalais et des Montréalaises. En ce sens, elle appuie l'ensemble des orientations et elle est prête à en soutenir l'application dans la mesure de son mandat et de ses ressources dans le cadre des priorités régionales de santé et de bien-être, à la définition de laquelle la Ville de Montréal a contribué. Merci.

2785

**M. JEAN PARÉ, président :**

Merci à vous, Monsieur Bergeron. Madame Chauvin ?

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

2790 Il y a eu d'autres intervenants en santé qui sont venus et qui ont sensiblement eu la même recommandation que vous faites, notamment à l'effet que le plan mise sur la qualité des milieux de vie et que c'est une composante essentielle à la santé publique.

2795 Il y a trois éléments qui reviennent dans la plupart des intervenants en santé, c'est d'abord une alimentation saine. J'ai appris qu'il y avait certains quartiers de Montréal qui n'étaient pas pourvus de magasins d'alimentation adéquats. La proposition que vous faites, c'est de mettre des marchés publics dans les rues, mais qu'est-ce qui arrive à ce moment-là l'hiver ?

**M. ANDRÉ BERGERON :**

2800 On parle de marchés publics, pas nécessairement de façon permanente. Il y a déjà des marchés publics qui sont implantés, c'est surtout l'été, mais je pense que ce qu'on vise surtout, nous, c'est la diversification des commerces, essayer d'avoir des commerces qui favorisent une meilleure alimentation. Parce qu'on a fait effectivement des études qui montrent qu'il y a des quartiers qui n'ont pas de commerces d'alimentation ou dont les prix sont plus élevés qu'ailleurs. Alors, c'est sûr qu'on ne peut pas avoir d'effet sur les commerces, mais on peut avoir des effets sur l'implantation des commerces et les marchés publics, c'est un des éléments entre autres pour favoriser une saine alimentation.

2810 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Dans une perspective beaucoup plus large, le plan, un des objectifs du plan, c'est de concentrer les services de santé dans le centre, c'est-à-dire là où il y a la plus grande accessibilité par transport en commun ; comment est-ce que l'Agence accueille cette orientation-là du plan ?

2815 **M. ANDRÉ BERGERON :**

Ça, je ne pourrais pas vous répondre spécifiquement là-dessus. Je sais qu'il y a eu un autre mémoire qui a été soumis par une autre direction de l'Agence qui concernait surtout les immobilisations et les services de santé. Alors, moi je n'ai pas d'élément là-dessus. Nous, on essaie surtout de regarder l'ensemble des éléments de santé publique, mais sur les immobilisations ou sur les grands établissements de santé, ça relève d'une autre direction qui a également présenté un mémoire. Je suis désolé.

2825 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Il n'y a pas de quoi. De toute façon, c'était peut-être plus au niveau du principe que de l'application d'un plan d'immobilisation, mais...

2830 **M. ANDRÉ BERGERON :**

Oui. Bien, en fait, nous, le principe, c'est surtout la proximité des services. On relie ça à la qualité des milieux de vie et quand on parle des services de proximité, on inclut aussi les services

2835 de santé que ce soit les cliniques médicales, les pharmacies par exemple. Ça va avec l'alimentation en fait. Un milieu de vie devrait avoir tous les services de base dans une distance raisonnable du logement des gens. Alors, en ce sens-là pour les équipements, je dirais plus de type communautaire, ça devrait être réparti un peu partout. Les grands établissements, c'est autre chose.

2840 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Vous parlez aussi du fait du reverdissement, de l'effet bénéfique de la présence de la végétation dans l'environnement local, de l'absence de végétation sur rue ou même sur terrain privé dans certains quartiers de la ville.

2845

Vous émettez le souhait qu'il y ait un programme de verdissement dans ces régions-là en indiquant cependant d'éviter, de porter une attention aux espèces qui pourraient être allergènes, donc, générer des problèmes de santé. Je vous avoue que je n'avais jamais entendu parler d'espèce d'arbres allergènes ; est-ce qu'il y a une problématique particulière à Montréal ?

2850

**M. ANDRÉ BERGERON :**

Oui. Oui. Il y en a une, je ne pourrais pas vous dire en détail ce que c'est, mais on a des spécialistes chez nous en santé environnementale qui ont analysé ça. Il y a effectivement des espèces d'arbres qui sont allergènes et, par exemple, le rhume des foins ou l'asthme peuvent être développés ou les effets accrus à cause de ça. Alors, quand on parle d'une politique de l'arbre, on voudrait que ça tienne compte aussi des aspects santé, par exemple comme l'herbe à poux, l'herbe à poux qui est un problème qu'on soulève. Il y a déjà eu un règlement là-dessus qui est enlevé ; on voudrait que ça revienne parce que c'est une cause de problème de santé.

2860

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Dans votre mémoire, il y a une annexe. C'est peut-être à ça que vous faites référence, *Commentaires relatifs aux impacts possibles du plan d'urbanisme sur les projets immobiliers du réseau ?*

2865

**M. ANDRÉ BERGERON :**

Ça, c'est le mémoire de l'Agence sur les immobilisations.

2870

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

D'accord.

2875 **M. ANDRÉ BERGERON :**

Oui, je m'excuse encore. On a fait deux mémoires, mais on a décidé de venir seulement celui sur la santé publique.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

2880

C'est votre choix. Je vous remercie.

**M. ANDRÉ BERGERON :**

2885

Merci.

**M. JEAN PARÉ, président :**

2890

Merci beaucoup, Monsieur Bergeron.

**M. ANDRÉ BERGERON :**

Merci.



2895

**MÉMOIRE DU COMITÉ DE LOGEMENT CENTRE-SUD**

**M. JEAN PARÉ, président :**

Bonjour, Madame.

2900

**Mme MARIANNE BÉRUBÉ-DUFOUR :**

Bonjour.

2905

**M. JEAN PARÉ, président :**

Vous êtes Madame Michaud ?

2910

**Mme MARIANNE BÉRUBÉ-DUFOUR :**

Non, Marianne Bérubé.

**M. JEAN PARÉ, président :**

2915

Madame Bérubé-Dufour. Voilà, excusez-moi.

**Mme MARIANNE BÉRUBÉ-DUFOUR :**

Éric Michaud arrive dans quelques minutes. Il va compléter la présentation.

2920

**M. JEAN PARÉ, président :**

Alors, écoutez, comme vous le savez, la Commission a pris connaissance de votre mémoire, donc, je vous demande de nous en présenter l'essentiel.

2925

**Mme MARIANNE BÉRUBÉ-DUFOUR :**

Parfait. À la base, notre mémoire est celui du FRAPRU qui a été présenté plus tôt cet après-midi, donc en tant que Comité membre de ce regroupement-là.

2930

Donc, le Comité, on le représente en tant que Comité logement Centre-Sud. Depuis 30 ans, le Comité logement a comme mandat la défense du droit des locataires et la promotion du logement social dans le territoire qui était traditionnellement celui de Sainte-Marie et Saint-Jacques dans l'arrondissement Ville-Marie, mais depuis un an et demi, on a un point de service dans le district de Peter McGill. Donc, on dessert vraiment l'ensemble de l'arrondissement Ville-Marie.

2935

On est d'autant plus concerné par les consultations au sujet du plan d'urbanisme, dans le sens que notre territoire est celui du centre de la ville qui prend une place relativement très importante dans le plan préliminaire qui nous a été présenté.

2940

Nos préoccupations principales, c'est l'évolution des loyers et le type de développement immobilier dans notre secteur et en relation avec ça, l'absence d'engagement qui sont fermes de la part de la Ville afin d'assurer une place aux ménages à faible revenu dans ce secteur-là.

2945

Aussi en complément avec ça, notre inquiétude est au sujet du peu d'investissement envisagé en matière de la Ville en matière de transport collectif.

2950

Pour présenter un peu le portrait de notre territoire, en chiffre, le Centre-Sud est à 85% et Peter McGill à 86% locataires avec un loyer moyen d'environ 30 000 \$, il y a plus de 40% des résidents qui utilisent plus de 30% de leur revenu au loyer. C'est à peu près la même chose dans Peter McGill. Ça, c'était pour Centre-Sud.

2955

Aussi, dans les 75 000 logements que la Ville espère dans les 10 prochaines années, planifie pour les 10 prochaines années, il y a 20% à 25% qui vont être dans notre secteur, mais qui ne seront pas nécessairement du logement au meilleur marché. En ce sens-là, il y a aussi... dans Centre-Sud, il y a eu quelques projets de logement social qui ont été faits depuis 15 ans, mais dans Peter McGill, il n'y en aucun.

2960

Donc, ce qui arrive dans notre territoire, c'est que le coût moyen des loyers augmentent ; il y a aussi les revenus qui baissent pour un bon nombre de personnes, donc, il y a un exode massif de la population qui habitait surtout au Centre-Sud, il y a un exode vers des locations plus éloignées.

2965

Donc, il y a des chiffres dans le mémoire qui sont plus généraux pour l'ensemble de la Ville de Montréal, j'imagine qu'ils ont été présentés en terme de revenu de pourcentage d'utilisation du revenu pour le loyer, aussi l'augmentation des coûts du loyer pour l'ensemble de Montréal. J'imagine que ç'a été présenté par le FRAPRU.

2970

Par rapport à ça, notre revendication principale est que dans son plan d'urbanisme, la Ville de Montréal reconnaisse explicitement les besoins de la majorité montréalaise qui sont des locataires et consacre un chapitre visant à maintenir les ménages locataires à faible et à modeste revenu dans leur quartier et améliorer leurs conditions de logement.

2975

**M. JEAN PARÉ, président :**

Monsieur Michaud ?

2980

**M. ÉRIC MICHAUD :**

Bonjour. Excusez-moi d'être arrivé en retard, j'ai eu des...

**M. JEAN PARÉ, président :**

Ça va.

2985

**M. ÉRIC MICHAUD :**

Je ne reprendrai pas... comme vous avez certainement pu le constater, notre mémoire est en bonne partie... on est un groupement du FRAPRU, on a emprunté beaucoup au mémoire principal. Je vais plutôt insister sur les points particuliers qu'on a rajoutés à notre mémoire.

2990

Nous, on demande... comme on intervient dans l'arrondissement de Ville-Marie et que la Ville de Montréal identifie et planifie un développement de 15 000 unités dans les 10 prochaines années, nous, on demande qu'il y ait 7 500 unités de logement social qui soient réalisés dans Ville-Marie.

2995

Pour anticiper sur peut-être une question de madame Chauvin, la façon dont on a établi ce chiffre-là, c'est à partir du 35 000 du FRAPRU. On l'a adapté en fonction, au prorata du potentiel qui est établi pour Ville-Marie.

3000

On sait que dans Ville-Marie entre autres, il y a les condos, il y a énormément de projets qui poussent à l'heure actuelle. Les projets de condo poussent comme des champignons. Il y a 6 mois aux dernières informations, juste dans l'arrondissement, les demandes de permis équivalaient à une valeur d'à peu près 1,3 milliards de dollars de projets en développement dans Ville-Marie, dans l'arrondissement, et dans ça malheureusement, il y a très peu de logement social qui se réalise. Il y en a quelques-uns dans Centre-Sud, mais dans Peter McGill, comme Marianne le faisait remarquer, il n'y a rien qui s'est fait en 15 ans et il n'y a rien dans un avenir prévisible qui se fait. Nous, ça nous inquiète beaucoup parce que si le centre-ville de Montréal se développe de cette façon-là, c'est sûr que ça va avoir un impact sur l'ensemble des quartiers centraux de Montréal. On pense qu'il faut absolument... on appuie très fortement une politique d'inclusion qui force les promoteurs à inclure dans leurs projets du logement social.

3005

3010

**M. JEAN PARÉ, président :**

Si ça fait le tour de vos recommandations, on peut vous poser des questions ?

3015

**M. ÉRIC MICHAUD :**

Disons la dernière, l'autre ajout qu'il y a, c'est un ajout en transport. C'est qu'on demande aussi qu'il y ait un réinvestissement massif dans le transport en commun. Pour rejoindre les recommandations de l'AMT, une augmentation de 5% en matière de transport en commun.

3020

Nous, on insiste... contrairement à d'autres intervenants, ce n'est pas tellement la question environnementale qui nous préoccupe, mais c'est la question économique, la question de justice

3025 sociale. C'est un peu indécent dans une société riche comme la nôtre, même si on est la 26<sup>e</sup> ville  
au niveau du revenu per capita dans les 26 plus grandes villes en Amérique du Nord, on est une  
société très riche, qu'il y ait encore autant de gens qui soient sans abri quand on a autant d'autos  
dans les rues, puis qu'on affecte autant de notre PIB à la circulation automobile, on parle de plus  
3030 de 20% du PIB québécois qui est affecté à ce secteur-là. On pense qu'il y aurait lieu de détourner  
un peu d'argent vers d'autres secteurs.

**M. JEAN PARÉ, président :**

Très bien. Merci. Alors, Monsieur Beauchamp ?

3035

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Une simple question. Expliquez-moi, quand vous avez parlé de condo, vous avez évoqué  
qu'il peut y avoir là-dedans du logement social, mais là je ne comprends pas. Est-ce qu'un condo  
3040 et un condo en soi, c'est un propriétaire individuel et, à ce moment-là, ce n'est pas du logement  
social à moins que ce soit une forme de coopérative ou quoi ?

**M. ÉRIC MICHAUD :**

3045 Je pense que je ne saisis pas bien votre question.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

C'est parce que quand vous avez parlé de l'établissement de condos dans le Centre-  
3050 Sud... Bon. Vous demandez de l'inclusion de logements sociaux à l'intérieur dans une politique de  
développement des condos.

**M. ÉRIC MICHAUD :**

3055 Oui.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

3060 Mais il ne s'agirait pas... c'est-à-dire qu'il s'agirait d'une autre structure, ce n'est pas un  
condo qui devient...

**M. ÉRIC MICHAUD :**

3065 Ce qu'on demande, nous, d'abord, on demande comme le FRAPRU que la Municipalité  
établisse une réserve de terrains, que des terrains publics soient dégagés pour la construction de  
logement social. Ça, c'est très important. Mais, par ailleurs, comme on sait qu'il y a énormément  
de... il y a une bataille sur les terrains actuellement à Montréal et dans le centre-ville, les  
promoteurs ont acquis à peu près tous les terrains, puis ils demandent des prix exorbitants pour.

3070            Alors, ce qu'on demande, c'est qu'il y ait une politique. Ça, ça demande une modification  
à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et éventuellement la Charte de la Ville de Montréal, des  
dispositions qui permettent à la Ville de Montréal d'imposer dans tout projet par exemple  
immobilier de plus de 5 ou de 10 unités de logements, qu'il y ait un pourcentage du projet qui soit  
affecté à du logement social.

3075

          Alors, ça peut être... par exemple, on fait actuellement une bataille sur Porte Sainte-Marie,  
on en a fait une aussi sur Radio-Canada, mais dans ce cas-là, c'était un terrain public, donc, on  
réclamait que le terrain public revienne au public. Dans Porte Sainte-Marie, c'est un terrain  
entièrement privé, mais sur lequel on demande qu'il y ait une portion que le promoteur revende à  
3080 la Ville à un prix décent pour permettre de développer. Évidemment ça demande des programmes  
de financement correspondant qui vont permettre de développer.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

3085

          Merci.

**M. JEAN PARÉ, président :**

3090

          Madame Chauvin ?

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

          Dans votre mémoire en page 15, vous souhaitez que la Ville permette la création de  
logement social avec la formule achat-rénovation ; est-ce que je comprends que cette formule-là  
3095 n'existe pas dans les programmes en vigueur ?

**M. ÉRIC MICHAUD :**

          Elle a existé beaucoup dans les années 90, mais depuis la pénurie de logements, c'est  
3100 que l'achat-rénovation a été complètement mis de côté pour construire du logement neuf comme il  
y avait pénurie. Mais dans certains secteurs, nous, on juge... par exemple dans Centre-Sud, dans  
Sainte-Marie en particulier, on juge qu'il serait quand même important qu'il y ait une partie des  
argents qui soient réservés dans les quartiers centraux de Montréal pour permettre d'acquérir et de  
rénover des immeubles, des immeubles dégradés.

3105

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

          Il y a une recommandation à l'effet aussi que la Ville entretienne les logements qui sont  
dans des édifices parapublics, mais dont elle a financé la construction et pas seulement l'entretien  
3110 du logement social complet comme les HLM. Est-ce que je comprends de ça qu'il y a une  
demande à l'effet que la Ville contribue à l'entretien des logements communautaires de type  
coop et obnl, ce qui normalement devrait être compris dans leur mode de fonctionnement?

**M. ÉRIC MICHAUD :**

3115

Quand on parle de parapublic, je ne suis pas sûr qu'on parle de coopératives et obnl ; je pense qu'on parle plus de SHDM, Société para municipale.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

3120

J'aimerais peut-être avoir vos réflexions sur la structure des programmes de financement parce qu'il y a plusieurs comités logements qui sont venus nous présenter des mémoires et on a l'impression que les besoins, il y a une partie des besoins qui est relativement similaire dans chacun des quartiers, mais il y a quand même des spécificités et puis comme vous nous le dites aujourd'hui, que le programme achat-rénovation dans Sainte-Marie serait une bonne chose pour une partie du développement du logement social.

3125

Est-ce que la programmation actuelle qui est la même dans tous les arrondissements, je crois, mériterait d'être modulée en fonction des caractéristiques de chacun des quartiers pour une partie de l'enveloppe ?

3130

**M. ÉRIC MICHAUD :**

À ma connaissance, la programmation est au central, au niveau de la Ville de Montréal ; les programmes sont plutôt au niveau du Service d'habitation. À ce moment-là, ce serait au Service d'habitation central d'envisager différentes options, puis après ça, on les applique selon les besoins dans les différents quartiers.

3135

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

3140

Je vous remercie.

**M. JEAN PARÉ, président :**

3145

Merci beaucoup, Monsieur, Madame.

**M. ÉRIC MICHAUD :**

Je vous remercie.

3150

\*\*\*\*\*

**THE CHAIRMAN :**

Good afternoon, Mrs. Oljemark. It's a pleasure to see you.

3155

**MRS. SYLVIA OLJEMARK :**

Good afternoon.

3160

**THE CHAIRMAN :**

And Mr. Fletcher. We'll be finishing with you this afternoon. You submitted a brief that covers many aspects. You refer to it as \*Addendum 2+ to a brief presented in June 2003. I take note of this, but I would suggest that you do not go back over previous elements such as \*the document complémentaire+ or the \*milieux naturels+, the natural spaces, these being somewhat active dossiers on which the Office de Consultation Publique held some consultations.

3165

So, I would really suggest that you go the recommendations that come out of the projected Master Plan so we could hear you on that and also ask you some questions.

3170

**MRS. SYLVIA OLJEMARK :**

Sure. It's nice to see you also, Monsieur Paré, and Monsieur Beauchamp, and Madame Chauvin.

3175

Just to introduce ourselves, this is Mr. David Fletcher, my colleague, and my name is Sylvia Oljemark, and we're both spokespersons for the Green Coalition, and just to explain for a moment that the Green Coalition is a coalition of a number of groups and individual members as well, all grass-roots volunteers.

3180

And we're the people that push things like the natural spaces program ahead at City Hall. We were involved back in the 1980s and persuaded the Montreal Urban Community to put their green space program in place at that time. Some of our members began efforts back in the 1970s on these issues. And we're working very strongly to push that new natural spaces program that you've mentioned just now ahead.

3185

And we're hoping that the City of Montreal will indeed adopt that program very soon and we're very pleased that the report from the Office de Consultation Publique de Montreal has endorsed many of the proposals that we made in our brief on the new policy for the protection of natural spaces. It is one of the prime planks . And Dave is going to speak about the transport recommendations that we're making.

3190

I will just add a few points now about the natural spaces which we consider a prime component when we're talking about creating a new urban plan for our city or master plan.

3195

3200 I guess if I leave any impression with you at all about the natural spaces today, it would be the very great urgency to act. We have lost about 1,000 hectares of land, natural spaces since the late 1980s and we are losing lands at a phenomenal rate today that, if we don't get that new plan for protection of the natural spaces in place quickly, we can forget the whole thing. And Montreal will be stripped of much of its natural biomass. And we won't have a green-looking at all.

3205 We've got 1,600 hectares left all in the hands of developers who want to build on it. And so that's our big problem. And besides those lands, even our natural parks, nature parks that are established today are under the same pressures and can be easily zoned for ... they can be re-zoned, they can be sold off. So, we have to be very vigilant and quick, because if we don't do it now, it's too late.

3210 So, we made all sorts of recommendations in the brief today as to how we can secure those lands. They're right there before you, I hope that you see them. And the other thing that I'd like to leave with the group today is the need to have some sort of guaranty that if municipal structures in Montreal change, that the provisions set out in that policy, once it's adopted and starts to be implemented, are not dropped by a change in the administration, that there are some guaranties built in and that there are guarantors such as the superior governments that can be certain and ensure us that the program would be continued until it's completed.

So, thank you. I'll pass to my colleague David.

3220 **THE CHAIRMAN :**

Thank you. Mr. Fletcher?

3225 **MR. DAVID FLETCHER :**

First of all, members of the panel, I would like to say that what we see in the document ... on the 25th, what we saw on the 25th, the objectives are laudable. We proved most of the objectives. There are a number of points however which we find conflictual with those objectives and with the broader objectives of sustainable development in Montreal.

3230 And you'll find in our document there's a whole list of recommendations and a whole list of problems with some of the proposals that we see being brought forward, but there's two particularly that I would like to address. One is the road development, potential road development, the extension of Pierrefonds Boulevard through the L'Anse-à-l'Orme corridor which, we feel, is unnecessary, and the second, which I will come to, is in relation to the use of the Doney Spur and the location for that line.

3235 First, in the L'Anse-à-l'Orme corridor, it's a river and one of the *écoterritoires* in the west of the island, it extends from the TransCanada and beyond, in point of fact, in Beaconsfield, in



3240 the Angel Woods as far as Cap Saint-Jacques and the Lake of Two Mountains. It has at this point integrity. It means to maintain that integrity. One of the most valuable pieces of green space in the island is, of course, Woods #3 which would be seriously impacted by road development vis-à-vis an extension of Pierrefonds Boulevard through that corridor.

3245 There are sensitive wetlands that have there over the past three decades, including places for waterfowl to nest and so on, all of great interest to the public, all of inherent value in their own right. And we feel that the road that already passes through that corridor down by the Rivière-à-l'Orme in itself creates enough of an impact, a very negative impact on that particular ecosystem.

3250 We feel that another road going through crisscrossing that and extending to Morgan Boulevard would, in point of fact, fragment that area drastically to the point where we could see it decline in its biodiversity and in its sustainability for the future.

3255 So, we recognize that, of course, residential development of western Pierrefonds has to be served. It has to be brought, number 1, to the TransCanada and also to public transit in exits Points. We feel that that need can be served elsewhere by the use of the 440 servitude on island. We know that the City does not favor extending that through Île Bizard, but they do favor building between the TransCanada and Grand Boulevard and Pierrefonds Boulevard.

3260 We think that the traffic that would go through that corridor on any extension of Pierrefonds Boulevard to Morgan could be accommodated by taking them south on the 440 servitude to the TransCanada where they could pick upon the service road and head west along the TransCanada, or the service road, or Chemin Sainte-Marie to the interchange that would be put in place for Morgan.

3265 So, we think there's a redundancy here. Besides that, we think people should be directed east, that's where, for the most part, their destinations will be seemed to be. We would like to see that, in point of fact, the style of development that is taking place in western  
3270 Pierrefonds is going to be much more on a human scale with services provided. And we feel that, if we could be providing pickup places for shuttle bus service to head them not west in order to head east on the Rigaud line but, in point of fact, bringing them east along Chemin Sainte-Marie as far as Saint-Charles, up to Stillview where they could connect into the western end of the Doney Spur line, that that would better serve the needs of the population there and  
3275 would best serve the long-term interests for sustainability of the green spaces and the whole program of sustainability for the City of Montreal.

3280 That brings me to the Doney Spur. At the May 25th information session, the question period, we were informed by Mr. Sainte-Marie that, in point of fact, what was envisaged at this point was a bus service on that servitude, the Doney Spur servitude which starts at approximately Stillview and goes as far as Bois-Franc in the Cartierville district.

3285 Since 1989, the Green Coalition has identified this as a potential for a light rail system that could be incorporated with a rail transit throughout the island and including the metro. Our proposal, in point of fact, is that this be considered a surface metro line and that it be integrated both fare-wise and schedule-wise with that system. It is a way that avoids putting a hole in the ground to get out a metro line up to the West Island.

3290 We know, from our own grass-roots connections from the people that have given us input, that they would use this line, that they favor this line, they're quite excited about it. I've had people, in point of fact, not knowing my involvement with this particular dossier, they've come to me and explained to me that there was a potential for this line and they're very excited that some of the politicians are talking about it.

3295 I know that they would use this line and we have a potential ridership in that problematic TransCanada corridor right now that could be pulled off that road and brought into a public transit line. It's right beside the TransCanada, south of the TransCanada.

3300 We feel the suggestion that this be used by the STM for a bus line is a recipe for failure. What we were told was that, in point of fact, if a bus line is put in place, in the future sometime, this could be supplanted by a rail system. We feel that, in point of fact, this would give that line a reputation for inefficiency.

3305 We believe that the public, when they're going to use this ... their use is a very serious one. Their needs are very serious ones. It's to get them to work during the rush hour. They can't afford to be late. They can't afford to have delays. To go to a bus that carries 40 people seated, and maybe 100 people if it's crammed full, implies that you might have to wait for the next bus which might be ten or fifteen minutes down the way ...

3310 **THE CHAIRMAN :**

Mr. Fletcher, I will ask you to conclude.

3315 **MR. DAVID FLETCHER :**

I'll just be ready to conclude at this moment.

**THE CHAIRMAN :**

3320 Well, okay, everything, because we'll ...

**MR. DAVID FLETCHER :**

3325 We believe that a metro line, that would have as many as a dozen cars, could be carrying thousands of people at the same time and on the same schedule, and would draw people in that would not be drawn to the buses.

So, we do implore you and the planners at the City to reconsider this as a rail line which is the only vocation that's a realistic one.

3330 **MRS. SYLVIA OLJEMARK :**

May I make a ...

3335 **THE CHAIRMAN :**

Well, you take the microphone first and very, very short, Mrs. Oljemark ...

**MRS. SYLVIA OLJEMARK :**

3340 Sure.

**THE CHAIRMAN :**

... because we have very few minutes left and ...

3345

**MRS. SYLVIA OLJEMARK :**

I understand and you have evening sessions too tonight.

3350 **THE CHAIRMAN :**

Yes, at 7 o'clock. So, we have only five minutes left for everything.

**MRS. SYLVIA OLJEMARK :**

3355

Very good. There was one point that I wanted to bring up, that touches both green space and transport, and that's when we talked about TOD type of development, Transit Oriented Development, where we intensify development at ... transit modes are train stations and are metro stations. Great ideas, perfect. You cut down on urban sprawl. You intensify, you engender economic growth at those points. They do not, however, belong inside of these *écoterritoires* that we're trying to protect as natural elements and natural ecosystems on the Island of Montreal. We have two that are proposed for TOD development.

3360

One is at Cheval-Blanc west where a new station and big TOD development is proposed, right in the middle of the last available waterfront *écoterritoire*. It is inappropriate and the reasons are set out in our brief.

3365

As well, another TOD development is proposed for the sector adjacent right in the *écoterritoire* that includes Angel Woods in Beaconsfield, not a good place to do it. Thank you.

3370

**THE CHAIRMAN :**

Okay. I would like to question you rather on the green space aspect per ...

3375 **MRS. SYLVIA OLJEMARK :**

Yes.

**THE CHAIRMAN :**

3380

... rather than the transport. I'm sorry about that, but really I think that's the major focus of your association. So, I'm looking for your expertise in this aspect.

3385

I understand that one of your major points is, of course, not benefitting from free green space as a place to put in new roads, but what I'm saying is that due to the present situation in the West Island which has large tracks of both wooded areas, undeveloped land and agricultural land, wouldn't any additional road, including some of the connections that you otherwise recognize as necessary at least to complete the basic network ... wouldn't they in all cases involve some kind of encroachment on valuable green spaces?

3390

**MRS. SYLVIA OLJEMARK :**

3395

Well, what we've had since ... well, we've been working at this for some time, but we are regularly down at City Hall. We were there last evening, we pose questions of the administration, our elected leaders. We also meet with lots of politicians and bureaucrats who work on these dossiers. And we've been persuading all these folks that road building is not necessary through these sensitive lands and through established nature parks. And we've been able to convince people that, in fact, build more roads, you just invite more solo auto to use those roads.

3400

It's idiomatic. Everybody has known now, they've studied this problem that you build more roads, you soon fill them up and you've just reached another point where you filled up your road, and then you're thinking, \*Oh! We've got to build another one.\*

3405

Well, the solution is not doing that, but rather pumping your funds into public transit use. And, yes, you may have to straighten out a few kinks in your road network to facilitate this and improve things a bit, but major roads like the proposed Boulevard Pierrefonds going west right through an *écoterritoire*, as Mr. Fletcher said, it's redundant and it's not taking people to where they need to go besides destroying a perhaps most sensitive area left on the Island of Montreal.

3410

So, we've been very encouraged that the administration has dropped the idea of blasting a six-lane road called the Salaberry right through the Bois-de-Liesse park and its forest

3415 there called the Bois-Franc. That seems to be out of the planning which we are delighted about.

3420 So, for the most part, the folks at City Hall seem to have understood and we felicitate them for that. And we're very happy that 440 is not a happy solution that's being given much favor these days, having a great road go through Île Bizard and the nature park there and to Laval which would just serve to boost urban sprawl and bring more congestion, and so on, into Montreal. So, I hope that answers the question.

**MR. DAVID FLETCHER :**

3425 Just with respect to the transport, you know, you have mentioned that our major dossier is green space which, of course, it is. That's our starting point. But as we have proceeded through the years, over the last 16 years with this particular issue, we have been unable to extricate road development from green space conservation.

3430 The tentacles of road development work their way into our issue in ways that we can't avoid. We have to talk about transport in order to talk about green spaces.

**THE CHAIRMAN :**

3435 Now, I agree, Mr. Fletcher. It's simply I didn't want to go in the details of Doney Spur.

**MR. DAVID FLETCHER :**

3440 But the point I'm trying to make with this is that if you look at the map of Montreal from an urban planning standpoint, from a transport planner standpoint, those green spaces look very attractive, because it means there's no expropriation of properties and it's much more easy to start with cutting down trees and putting roads through.

3445 That's what we face. That's what we face all the time and it's basically coming from people that do not place a great value on the ecological integrity of these spaces.

3450 The grass-roots people such as us in the communities do place an extremely high value on those places. And while we do have a need and do recognize a need for transport, we can't ignore that we're losing something that we can't get back again ever.

**THE CHAIRMAN :**

3455 Tell me either of you, knowing the West Island people, their habits and so on, how successful would it be to provide additional public transit there in taking a reasonable or measurable, I should say, share of votes of these people to renounce to their car and use public transit to and from downtown Montreal for instance?

**MRS. SYLVIA OLJEMARK :**

3460 You want to speak, Dave?

**MR. DAVID FLETCHER :**

3465 I think I could.

**THE CHAIRMAN :**

3470 Please do. I know it's a sort of a judgment value I'm asking, but still I'd like to hear you on that.

**MR. DAVID FLETCHER :**

3475 I think there's a question here ... and we've gone through the documentation on it. We've read with Mr. Bergeron at the AMT, and things that he's written in periodicals on what ... We recognized that all transit modes, including bicycles and walking which are included in your document to your credit, are equally vying against one another for users.

3480 The equilibrium model I think is the one that comes to bear. And Mr. Bergeron, who's spoken about the balance between fluidity and gridlock on the TransCanada and if ... I think Mr. Porlier spoke about this question, about would arise in the public if you improve the roads and put more roads and things of this sort.

3485 If you put your efforts into roads, you do motorize the public. On the other hand, if you put your efforts into providing satisfactory bicycle paths, the same dynamic, the equilibrium dynamic will work there as well and it will also work for buses and for trains.

3490 The question right now is leveling the plain field and I think, you know, when people reach a certain level of stress and frustration, they examine the way they're now using to get where they need to go and begin looking at the alternative options. We're saying right now that we have to make those options attractive, as attractive as we possibly can. And that's why we bring forward this an of a rail line which has captured the imagination of people in the West Island. They've told me so.

3495 So, I know that you put that line there, you build it, they will come. How do I know that? Because they have told me so. And it's clear they've already filled up the Two Mountains line and the Rigaud line to the point where that now is operating for their commuter service. So, there's no question, those riders are there and people are ready to be convinced that they should take public transit.

3500 **THE CHAIRMAN :**

Very well.

Madame Chauvin, vous avez une question?

**MRS. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :**

3505

It would be just a small question. You did mention that a bus system in the Doney Spur would not be a good situation, but you also proposed it from the extension of the development in the west of Pierrefonds, the connection be by first going east.

3510

I kind of noted that there's a tendency on the west part of the West Island to go west first to avoid all the congestion on Saint-Charles and on the access on the 40. So, is your suggestion of going east from Pierrefonds west before going west really going to be successful?

3515

**MR. DAVID FLETCHER :**

Yes. I may resort to the map to show you.

**THE CHAIRMAN :**

3520

Okay. I give you about two minutes to answer and please take the mike with you. Take the mike with you, Mr. Fletcher, because everything ...

**MR. DAVID FLETCHER :**

3525

As it is right now ...

**THE CHAIRMAN :**

3530

Very shortly, Mr. Fletcher.

**MR. DAVID FLETCHER :**

3535

Yes. As it is right now, we're here. The west end of Pierrefonds, that's to be extended this way to meet the boroughs train station. We think that's not the best way to go.

If this were extended in this direction, Chemin Sainte-Marie can be used. It's there in our documentation. We're suggesting that, during the rush hours, shuttle buses in this development shuttle people directly to the terminal end of the Doney Spur.

3540

It's the only option we have at this point. When we first started with this, there were alternative options where we could have extended, on the north side of the TransCanada, that particular line to extend out as far as we were talking about. That's gone now.

3545 We don't want to see what's left of that line gone in the next ten years and that is a potential. And if the bus is put in there and it proves that this is an unworkable line, in point of fact, that line will disappear to development. We're losing an option and that's an option that is needed for those generations in the future.

3550 I know the boom... because I was there when they built the Metropolitan Boulevard when I lived in the east end and I know the inadequacies of the planning. We need to be thinking ahead, and to be thinking in a visionary kind of way, and to be thinking in large strokes. And this is the only large stroke we've got left.

3555 **MRS. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :**

Thank you.

**THE CHAIRMAN :**

3560 Thank you very much, sir. Alors, monsieur Fletcher, madame Oljemark, merci.

Nous, nous reprenons à 19 h 00 ce soir.

3565 Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe judiciaire, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

3570 ET J'AI SIGNÉ:

\_\_\_\_\_  
3575 **LOUISE PHILIBERT, s.o.**