

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 6

Séance tenue le 22 juin, 19 h
Centre 7400
7400, boulevard Saint-Laurent
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 22 JUIN 2004 1
MOT DU PRÉSIDENT 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

ORDRE DES ARCHITECTES DU QUÉBEC.....2
COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES..... 9
LES AMIS DE MEADOWBROOK.....20
MONT-ROYAL AVENUE VERTE..... 33
CENTRE CANADIEN D'ARCHITECTURE.....41
M. ANTONIO PALERMO, CITOYEN.....52
TABLE SUR LE LOGEMENT SOCIAL À VERDUN.....57
LES AMIS DE LA MONTAGNE.....64
HÉRITAGE MONTRÉAL.....75
Mme CLAUDE CASGRAIN, CITOYENNE.....84

MOT DU PRÉSIDENT

M. JEAN PARÉ, président :

5 Je rappelle très brièvement les règles du jeu. Les personnes et les organismes que la Commission entendra ce soir se sont inscrits à l'avance et nous les recevrons dans l'ordre établi et le plus possible selon l'horaire convenu. Après chaque présentation, les commissaires peuvent poser des questions pour s'assurer d'une bonne compréhension des opinions exprimées. Et je rappelle évidemment qu'on ne peut intervenir qu'une fois pour donner son
10 opinion durant les séances plénières.

S'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 leur consacra du temps à la fin de la séance si possible. Ces personnes doivent cependant donner leur nom d'avance à la table d'accueil.
15

Alors, le premier organisme que nous entendons ce soir, c'est l'Ordre des architectes du Québec représenté par monsieur Pierre Beaupré. Monsieur Beaupré.

ORDRE ES ARCHITECTES DU QUÉBEC

20 **M. JEAN PARÉ, président :**

Alors, bonsoir, Monsieur. Vous déposez votre intervention, donc intervention séance tenante. Je vais vous demander peut-être d'en faire une lecture ou un sommaire aussi rapide que possible pour qu'on puisse ensuite vous poser des questions.

25

M. PIERRE BEAUPRÉ :

Merci. Alors, on s'excuse évidemment de ne pas l'avoir transmis auparavant ; on a été bousculé dans différents événements. Je vais quand même, donc, présenter un point de vue assez succinct plutôt qu'un mémoire.

30

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Voici en quelques mots les points qui nous intéressaient le plus dans le plan qui couvre, je dois l'avouer, un domaine qui nous dépassait, ou qui dépassait dans certains aspects, sous certains aspects nos compétences comme architecte, mais on tenait à se faire écouter quand même.

35

M. JEAN PARÉ, président :

Je vous trouve bien modeste de dire ça parce que je pense qu'il y a quand même des choses que votre regard d'architecte qui dépasse habituellement l'enveloppe d'un édifice, mais considère son milieu, est tout à fait apte à saisir.

40

Même si votre texte est assez succinct, il soulève plusieurs choses. Je commencerais tout simplement par un point d'information, Monsieur Beaupré. Vous dites que le concours d'architecture est une bonne méthode de choisir le concepteur d'un projet, de même que l'orientation pour reprendre ce projet. J'aimerais savoir s'il y a des cas, des situations où le concours d'architecture serait carrément une période préférentielle, une méthode à privilégier ?

45

50

M. PIERRE BEAUPRÉ :

En général, on privilégie cette méthode pour des bâtiments neufs. C'est parfois plus facile d'organiser un concours autour d'un nouvel équipement qu'autour de la restauration ou de la rénovation d'un équipement existant. C'est souvent une méthode qu'on va privilégier pour de grands équipements. Par ailleurs, ça n'exclut pas l'intérêt de concours pour de petits projets. Ça peut en général s'appliquer peut-être avec plus d'intérêt pour des bâtiments, pour des équipements qui ont des particularités, qui ont un intérêt qui rejoint un assez vaste public.

55

Ceci dit, il n'est pas toujours évident que le concours donnera le meilleur résultat. Il y a des grands concours qui ont avorté pour toutes sortes de bonnes et de mauvaises raisons malgré

60

l'intérêt du projet, malgré... Alors, c'est difficile d'énoncer vraiment une directive très précise à ce sujet.

65 **M. JEAN PARÉ, président :**

En d'autres termes, vous ne feriez pas une règle de pratique de la Ville par exemple d'exiger ou de privilégier un concours de façon systématique ?

70 **M. PIERRE BEAUPRÉ :**

75 De façon systématique, c'est peut-être dangereux surtout qu'on n'en a pas l'expérience de façon suffisante maintenant pour en faire une règle générale. Par ailleurs, il y a certainement de la place pour élargir ce qui se fait actuellement en ce sens qu'il y a actuellement peu de concours à l'échelon municipal. Il y en a eu un certain nombre à l'échelon québécois depuis quelques années, notamment dans le cadre des équipements culturels. Les résultats sont assez satisfaisants, sont intéressants et ont permis justement à plusieurs architectes de se manifester, de se faire connaître et surtout de produire des équipements culturels qui ont un certain intérêt.

80 Alors, je pense qu'il faut comme dans toutes choses y aller je dirais graduellement, c'est-à-dire qu'il faut faire quelques expériences significatives, vérifier les résultats qu'on a, vérifier la réponse qu'on a de la part des architectes et voir à généraliser si on le pense souhaitable d'après une expérience suffisante.

85 **M. JEAN PARÉ, président :**

Très bien. Madame Chauvin, est-ce que vous avez des questions ?

90 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Vous parlez de la définition de critères d'insertion comme un outil essentiel ; de quels critères parlez-vous ?

95 **M. PIERRE BEAUPRÉ :**

100 Il y a souvent des critères d'insertion qui sont appliqués par les comités consultatifs d'urbanisme qui touchent les reculs, les hauteurs, certaines fois aussi des critères qui touchent... à défaut de meilleur terme, le style du bâtiment. On voit que ça donne parfois des résultats, je ne sais pas jusqu'à quel point ça a passé à travers le crible de ces critères-là, mais certains projets d'habitation par exemple dans le Plateau Mont-Royal sont des projets qui sont assez banal sinon un peu ridicule parfois, avec une architecture d'emprunt dans la panoplie des styles historiques auxquels on peut faire référence. Parfois, ça me semble... je ne sais pas si c'est parce que le comité n'est pas... enfin, peut-être la diversité de la composition des comités devrait être plus grande pour refléter quand même des avis parfois mieux informés que d'autrea. Sans vouloir en faire une question... j'ai l'air de prêcher un peu l'élitisme en disant ça, mais c'est ce qu'on peut voir

105

parfois qui nous amène à penser que... le comité de consultation devrait jauger avec un peu plus de pertinence certains critères.

Il y a par exemple... est-ce que je peux référer à un exemple précis ?

110

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Bien sûr.

115

M. PIERRE BEAUPRÉ :

Par exemple au coin de Duluth et Saint-Denis, il s'est reconstruit un bâtiment qui a sans doute respecté un certain nombre de critères, c'est un restaurant, mais qui à mon avis a raté son insertion. Il y a trois étages, il y a une maçonnerie extérieure, mais il y a un raccord qui est tellement mal fait avec le voisin qu'on se demande si des critères, il devait y en avoir parce que ça m'apparaît un endroit assez crucial de la ville, il devait y en avoir, ils ont été finalement insatisfaisants pour permettre une insertion qu'on pourrait qualifier d'harmonieuse et d'intéressante.

120

En fait, je ne sais pas si je...

125

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Oui, oui, vous avez très bien répondu. En fait, depuis deux ans maintenant, il y a l'évolution de l'utilisation de ce qu'on appelle les Plans d'implantation et d'intégration architecturale ; j'imagine que c'est à ces critères-là que vous faites référence ?

130

M. PIERRE BEAUPRÉ :

En bonne partie, oui, puisque ces plans-là permettent justement d'intervenir à des niveaux qui sont moins quantifiables et plus qualifiables, mais la difficulté que je vois, je pense qu'il y a peut-être une analyse qui serait souhaitable au niveau de l'ensemble des CCU qui existent à Montréal, de voir comment ils ont réussi ou pas réussi à l'application, quel résultat a donné l'application de ces critères-là et comment ils ont été interprétés aussi.

135

140

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Je serais tentée de vous poser une question qui est hors de votre champ professionnel, vous avez très humblement souligné que le plan débordait d'une certaine façon de votre champ d'exercice professionnel. Ce serait une question sur l'évolution de l'outil qu'est le plan d'urbanisme. Le plan d'urbanisme de l'ancienne Ville de Montréal était un outil très très spécifique, très spécialisé, j'aime bien l'image des poupées russes où on partait au niveau du plan déjà avec le détail de l'implantation au sol des bâtiments.

145

150 La version préliminaire de 2004 a opté pour un outil à caractère beaucoup plus général qui
permet plus de flexibilité dans l'application des paramètres réglementaires par les
arrondissements. Notamment, il peut y avoir des changements d'usage à l'intérieur de certaines
familles. Hier, un intervenant a eu le commentaire suivant, à l'effet que selon lui, le plan version
2004 apportait plus d'importance à l'architecture qu'à l'occupation d'un bâtiment ou à son usage ;
155 est-ce que vous avez eu l'occasion de réfléchir à ces éléments-là de l'application de...

M. PIERRE BEAUPRÉ :

Je n'ai pas senti nécessairement cette dichotomie entre les deux. Ce qu'on a surtout
remarqué, c'est que le plan faisait allusion de façon... plus qu'allusion, en fait mentionnait
160 clairement que l'architecture était une composante essentielle de l'urbanisme au point où on inscrit
dans le plan d'urbanisme la volonté de favoriser une architecture de qualité. Je ne crois pas que
ça se substitue à une réglementation des usages. Les deux sont complémentaires. Je ne pense
pas que l'architecture doive abriter n'importe quoi. Mais ce qu'on souligne, et on le souligne avec
satisfaction, c'est que par rapport à d'autres plans, et je n'ai pas de référence précise pour étayer
165 ce que je dis, mais par rapport à d'autres plans, on voit que l'architecture est mentionnée comme
un élément essentiel et je crois qu'à ce titre comme Ordre des architectes, on doit se dire content
de cette inclusion de l'architecture comme composante.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

170 Dans votre allocution, vous avez parlé des critères dans les documents d'appel d'offres qui
à votre avis ne seraient pas définis de façon adéquate; pouvez-vous élaborer là-dessus ?

M. PIERRE BEAUPRÉ :

175 C'est toute la question de la commande publique qui est en jeu ici qui n'est pas particulière
à celle que peut passer la Ville. Mais c'est la façon dont on a depuis... avec les directives qui ont
été reçues du ministère des Affaires municipales depuis quelques mois maintenant, les
administrations municipales doivent procéder à des appels d'offres sur prix auprès des
180 professionnels, et on sait qu'il est parfois assez difficile de définir quel est le mandat qu'on doit
confier à un architecte. Parce que le programme n'est parfois pas très bien défini, parfois aussi
lorsque l'architecte intervient justement, il y a encore certains éléments qui ne sont pas finalisés et
la contribution de l'architecte d'ailleurs en début de mandat peut souvent aller vers une définition
plus claire de ce qui doit être fait sur tel emplacement ou ce qui doit être fait de tel bâtiment. C'est
185 surtout évident dans le cas de recyclage ou de réaménagement de bâtiment.

Alors, il y a une certaine difficulté à établir un programme très clair. L'expérience de
plusieurs de nos collègues, c'est qu'effectivement souvent les programmes sont définis, mais
évoluent tellement qu'on se trouve parfois prisonnier d'une offre qui répondait à une
190 compréhension du programme qui a évolué en cours de route et qui est difficile de...

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

195 Je comprends très bien. Vous soulevez le fait qu'en ce qui concerne le développement du centre-ville, la définition territoriale qui est proposée pourrait être améliorée. Je ne comprends pas ?

200 **M. PIERRE BEAUPRÉ :**

200 C'est parce qu'on comprend, tout au moins c'est ce que je comprends, c'est que l'arrondissement Ville-Marie dépasse sensiblement les limites du Centre des affaires de Montréal. On se posait la question, sans donner de réponse cependant, mais à savoir : Est-ce qu'il ne devrait pas y avoir un arrondissement plus restreint pour ce qu'on appelle le centre-ville ? Je ne
205 me souviens pas des limites exactes de l'arrondissement Ville-Marie, mais ça va assez... enfin, ça dépasse, me semble-t-il, largement ce qu'on est habitué de qualifier de centre-ville.

Alors, est-ce qu'il n'y aurait pas intérêt à ce qu'on définisse de façon un peu plus précise un arrondissement du centre-ville qui permettrait peut-être de concentrer, enfin de...

210

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

De mieux cibler les interventions ?

215

M. PIERRE BEAUPRÉ :

De mieux cibler les interventions dans un contexte peut-être mieux défini que dans un contexte où finalement il y a d'une part la Place Ville-Marie et ses 40 étages et d'autre part, une rue où il y a des triplex où enfin les enjeux sont très différents. Je pense que le centre-ville est un
220 cas unique à Montréal et doit bénéficier d'une attention particulière.

Est-ce que l'inclusion de ce centre-ville dans un arrondissement répond à ça ? C'est la question qu'on se pose.

225

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Merci.

M. JEAN PARÉ, président :

230

Merci. Monsieur Beauchamp ?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

235

Juste une petite question. C'est le seul endroit, m'a-t-il semblé, où il y a une critique ponctuelle à l'égard de la Société du Havre et l'écriture me semble allusive, alors je n'ai pas compris l'allusion qu'il y a, quand vous dites *qu'on devrait regarder avec une certaine*

240 *circonspection les projets d'investissement de la Cité du Havre dont la mise en œuvre pourrait retarder les investissements nécessaires à la consolidation des secteurs dont le développement est...*

M. PIERRE BEAUPRÉ :

245 On a peut-être visé un peu trop précisément la Société du Havre. Enfin, on l'a mentionné parce que c'est un événement qui est assez récent dans notre paysage, la planification générale qui a été proposée.

250 Je veux simplement souligner dans ce cas-ci comme exemple d'une... peut-être d'un danger de vouloir explorer trop loin alors qu'il reste à consolider tout ce qui est aux alentours du quartier international, de l'entrée de... Enfin, je comprends que le plan de la Société du Havre rejoint ça, mais est-ce qu'on a les moyens de développer aussi largement ou... ? Enfin, je ne suis pas sûr que l'exemple soit très bien choisi, mais je voulais tout simplement étayer le fait qu'on...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

255 Mais est-ce que ça signifie de votre part une critique des projets de la Société du Havre ?

M. PIERRE BEAUPRÉ :

260 Pas nécessairement. C'était utilisé tout simplement en contre-point pour dire que de façon prioritaire, on doit concentrer les efforts là où il y a déjà des trous à remplir.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

265 Donc, ce n'est pas une critique du projet, c'est une critique de l'opportunité d'investissement...

M. PIERRE BEAUPRÉ :

270 De projet qui dépasse un petit peu...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

275 Très bien.

M. JEAN PARÉ, président :

280 Pour les besoins de la sténographie, c'est mieux qu'une seule personne parle à la fois. Une dernière question de la part de madame Chauvin.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

285 Il a été beaucoup question lors de la consultation publique de l'importante de penser à construire ou à rénover en terme de bâtiment vert. Alors, je ne sais pas en terme de votre profession, quels sont les avancements technologiques et comment est-il possible de reconstruire la ville sur elle-même comme le propose le plan avec une orientation qui vise à avoir des bâtiments verts ?

290 **M. PIERRE BEAUPRÉ :**

295 Vous avancez dans un sujet qui est peut-être un peu technique pour le développer ici. C'est sûr qu'il y a actuellement des études qui permettent de rendre les bâtiments plus performants. Je pense que le bâtiment vert, c'est un bâtiment qui n'est pas nécessairement recouvert de verdure, mais qui utilise de façon plus économique les énergies disponibles à son fonctionnement et qui... Alors, si effectivement il y a beaucoup d'études qui se font, les architectes qui exercent aujourd'hui leur métier n'ont pas nécessairement été formés à cette préoccupation.

300 Je pense que nous, pour prendre notre exemple, à l'Ordre des architectes, on essaie actuellement de susciter par la voie de la formation continue une plus grande sensibilisation des architectes à ces enjeux-là. Il y a différentes sociétés aussi qui offrent des compléments de formation aux architectes pour les sensibiliser à ces techniques qui permettront d'économiser nos énergies dans le bâtiment. Il y a toutes sortes d'aspects à ça, que ce soit l'orientation, que ce soit l'utilisation d'énergie... de matériau dont l'exploitation repose sur un renouvellement des ressources. Enfin, autant dans la construction que dans l'exploitation du bâtiment, il y a des techniques qui évoluent et auxquelles on n'est pas nécessairement tous également sensibles, mais auxquelles on doit effectivement se sensibiliser pour que dans la ville, on reconstruise avec une économie de moyens, ce qui à mon avis définit un petit peu ce qu'est un bâtiment vert.

310 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je vous remercie.

315 **M. JEAN PARÉ, président :**

Merci beaucoup, Monsieur Beaupré.

M. PIERRE BEAUPRÉ :

C'est moi qui vous remercie.

320 **MÉMOIRE DU COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES**

M. JEAN PARÉ, président :

325 Alors, nous allons entendre maintenant le Comité interrégional pour le transport des marchandises, messieurs Claude Dauphin et Guy Raynault. Bonsoir, Messieurs.

M. CLAUDE DAUPHIN :

330 Bonsoir, Monsieur le Président, Madame la Commissaire, Monsieur le Commissaire. D'abord, permettez-moi de vous présenter le coordonnateur général du CITM, du Comité interrégional du transport des marchandises, monsieur Guy Raynault, qui m'accompagne. Dans un premier temps, on vous remercie énormément de nous accueillir ce soir. Derechef, je tiens à m'excuser pour cet après-midi ; je devais avoir mon autre chapeau cet après-midi comme président de la STM, mais il est parti au vent à cause de l'assemblée publique de l'Hôtel de Ville, 335 mais ce soir, nous sommes correct avec le chapeau du président du CITM.

Alors, merci beaucoup de nous accueillir, nous sommes heureux d'être ici avec vous pour vous présenter notre mémoire.

340 Donc, d'entrée de jeu, nous supportons totalement la proposition du plan qui confirme le rôle de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes.

345 Le CITM a déjà eu l'opportunité, par l'entremise du défunt Conseil régional de développement de l'Île de Montréal de prendre part aux rencontres de validation organisées par la Direction du développement urbain. Ces rencontres portant d'une part sur le transport des personnes et d'autre part sur le transport des marchandises et les secteurs industriels nous ont permis de faire entendre notre voix dans l'élaboration même du plan d'urbanisme.

350 De plus, certains de nos membres ont eu l'opportunité d'être également consultés dans le cadre des travaux du Comité transport du défunt CRDÎM lors de sa réunion de décembre dernier.

355 Donc, nous sommes heureux que la Ville de Montréal ait fait sienne la majorité de nos propositions de bonification lors de ces pré-consultations. Dans ce sens, le mémoire viendra préciser ou renchérir nos interventions précédentes.

360 D'abord ce qu'est le CITM. Le CITM a été créé par cinq défunts CRD, le CRD de Montréal, le CRD de la Montérégie, et les trois L, c'est-à-dire Laval, Laurentides et Lanaudière. Le Comité interrégional pour le transport des marchandises est un regroupement de plus e 70 leaders provenant du domaine du transport maritime, les quatre grands, maritime, ferroviaire, routier et aéroportuaire, en plus des gouvernements, des municipalités des syndicats ainsi que des milieux d'affaires et de développement économique oeuvrant sur l'échiquier du Grand Montréal.

365 Le CITM a vu le jour en 1999. Il a complété ses travaux en novembre 2000 avec l'adoption d'un plan d'action stratégique qui propose une vision d'avenir pour l'industrie du transport des marchandises dans la région métropolitaine. Ce plan d'action comporte une série d'actions à mettre en œuvre sur un horizon de 5 ans, soit de 2001 à 2006, et il a pour objectif fondamental de maximiser les retombées économiques de l'industrie du transport des marchandises pour le Grand Montréal.

370 Nos objectifs. Premièrement, promouvoir évidemment et développer l'industrie du transport des marchandises dans le Grand Montréal ; deuxièmement, positionner la région du Grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises à l'échelle continentale ; troisièmement, assurer la concertation des intervenants du milieu du transport et assurer la promotion des actions réalisées.

375 Maintenant, une approche globale. Dans le cadre des actions du CITM, les membres ont privilégié une approche globale qui prend notamment en compte l'intégration en milieu urbain et le respect de l'environnement. Le développement de l'industrie du transport des marchandises est intimement lié à sa capacité de coexister avec l'ensemble des activités sociales et économiques composant la vie urbaine. Ainsi, le CITM préconise une expansion de l'industrie qui doit se concilier avec des objectifs de développement économique, de qualité de vie et de sécurité.

380 Dans le cadre de cette approche globale, le CITM privilégie des interventions à l'égard des systèmes de transport en commun, des mesures de gestion de la circulation et de gestion de la demande, le développement de l'innovation technologique, les nouvelles pratiques commerciales, l'application des normes favorisant une meilleure efficacité énergétique et des stratégies de choix modal favorisant le transport collectif.

385 La métropole maintenant, plus qu'une île. Pour le CITM, les solutions en transport doivent être envisagées par une approche globale et systémique. Globale, parce qu'à notre avis, il ne peut y avoir une solution unique de type panacée à la problématique du transport dans le Grand Montréal. Systémique, car les infrastructures de transport sont avant tout un système complexe où une simple intervention sur un élément précis pourrait avoir des conséquences sur l'ensemble du réseau.

395 Dans plusieurs domaines, et plus spécifiquement pour ce qui est du transport, Montréal doit être pensé minimalement sur une échelle métropolitaine où la ville est en osmose et complémentaire avec les quatre autres régions administratives de sa périphérie immédiate. Dans ce cas, il faut donc autant que faire se peut maximiser les lieux de transport entre l'Île et les régions de Lanaudière, Laurentides et Laval et la Montérégie, nos bailleurs du début d'ailleurs comme je vous disais, et faire en sorte de faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises sur cette échelle métropolitaine.

400 De la même façon, puisque Montréal veut consolider son rôle de plaque tournante continentale du transport des marchandises, les liens routiers et autoroutiers doivent être conçus dans une approche plus large qui dépasse largement les limites géographiques de l'Île.

410 Des constats à faire. Dans ce mémoire, la position du CITM a comme base de réflexion les constats et prémisses suivants : D'abord, le Grand Montréal, une plaque tournante du transport des marchandises. Le Grand Montréal est la plaque tournante des déplacements de marchandise par les réseaux routiers et ferroviaires ainsi que les voies maritimes et aériennes. Il occupe une position charnière entre l'ensemble des régions du Québec et les principaux marchés ontariens et américains.

415 Deuxièmement, les activités portuaires en développement. La rue Notre-Dame fut l'épine dorsale de l'urbanisation de Montréal. Au fil des ans par la mise en place des voies ferrées et des infrastructures portuaires, le milieu s'est progressivement orienté vers un corridor industrialo-portuaire. Le port de Montréal, ainsi que les installations connexes, font partie de l'histoire du développement du Grand Montréal et sont là encore pour rester pour un bon bout de temps.

420 Le camionnage, une activité en forte croissance. L'augmentation du nombre de camions sur les routes est le résultat d'un développement de l'économie de la région et est directement associé à la compétitivité de nos entreprises. Le camionnage est un phénomène en croissance qu'il faut prendre en considération. Avec l'entente de libre-échange, on prévoit une augmentation de camionnage d'à peu près 10% par année pour les 10 prochaines années.

430 Maintenant, la congestion, un problème coûteux. Une énorme pression s'exerce de plus en plus sur le réseau routier de la région entraînant une congestion chronique de plusieurs axes autoroutiers durant les périodes de pointe du matin et du soir. Au cours des années, les temps de congestion s'allongent sans cesse exacerbant d'autant les effets pervers des multiples retards. Cette situation représente une menace pour la viabilité et la compétitivité tant de l'industrie du transport des marchandises que des autres industries qui comptent sur elle. D'ailleurs, une étude récente du ministère des Transports du Québec illustre qu'il y a à peu près 800 millions de dollars que nous perdons à cause de la congestion ; on prévoit à peu près l'équivalent d'une semaine de travail par employé sur le territoire de la région de Montréal à cause de la congestion.

440 Maintenant, une étude du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. En avril 2003, le MTQ publiait les données de la dernière enquête sur le camionnage de longue distance au Québec. Cette dernière s'inscrit dans une vaste enquête réalisée en 1999 et parrainée par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

445 De cette enquête, certains chiffres viennent étayer l'importance des mouvements de marchandises par camion sur l'Île et dans sa périphérie ainsi que l'importance de la mise en place d'un réseau artériel efficace. Ils viennent confirmer les constats faits précédemment.

Sur une base hebdomadaire, plus de 100 000 déplacements de longue distance par camions lourds empruntent en totalité ou en partie dans un sens ou dans l'autre l'autoroute 40 sur l'Île de Montréal, ce qui en fait de loin le corridor interurbain le plus sollicité au Québec.

450 Maintenant, des voies de contournement. Vous savez tous, je passe rapidement là-
dessus, que Montréal est une des rares villes en Amérique du Nord qui n'a pas de voie de
contournement, ce qu'on appelle des voies de ceinture. Alors, ce n'est pour rien que la Ville de
Montréal appuie la voie de contournement par l'autoroute 30. Certains nous disent bien souvent :
455 «Pourquoi est-ce que vous appuyez ça ? Il y a des entreprises qui vont aller s'installer le long de
l'autoroute 30.» Mais nous, on fait le pari qu'il serait extrêmement bénéfique pour la nouvelle Ville
de Montréal d'avoir ces voies de contournement.

 Maintenant, la 25. Nous pensons que ce lien routier est important pour le développement
économique, non seulement de l'Île de Montréal, mais également pour toute la région
460 métropolitaine. Dans ce sens, il viendra faciliter de beaucoup les liens de ces régions avec l'Est de
Montréal en évitant le passage obligé des personnes, mais surtout des marchandises, par
l'autoroute métropolitaine, la 40.

 Dans le contexte d'une modernisation préalable de la rue Notre-Dame, c'est bien
465 important, c'est que pour le transport des marchandises avec le chapeau que j'ai ce soir, oui, il faut
parachever la 25 mais, avant, dégageons le centre et faisons la rue Notre-Dame dans un premier
temps. Il est nécessaire de dégager rapidement le flux de camions provenant notamment des
activités portuaires vers le nord de la région. Comme nous l'avons vu, le port de Montréal est une
470 pierre d'assise de l'industrie montréalaise du transport des marchandises. Pour conserver sa
compétitivité, le port doit rapidement sortir les marchandises de l'Île de Montréal.

 Il est clair que les nouvelles interventions sur le réseau routier ne doivent pas augmenter le
nombre de véhicules automobiles avec seulement un conducteur à bord, l'auto solo. Les
améliorations aux infrastructures routières doivent intégrer des aménagements avec des mesures
475 favorisant le développement du transport collectif. En plus de la modernisation de la rue Notre-
Dame, un éventuel parachèvement de la route 25 doit être accompagné d'une amélioration et
d'une augmentation de la desserte par les systèmes de transport collectif dans l'Est de la
métropole afin de réduire la présence de l'automobile et conséquemment, la congestion.

480 La diminution de l'incitation à une plus grande utilisation de l'automobile est une
préoccupation majeure pour nous, et même des mesures préférentielles pourraient être
envisagées comme des voies réservées pour camion puisqu'on parle de la finalité.

 Alors, en conclusion, en une minute, l'amélioration de la mobilité des personnes et des
485 marchandises dans le Grand Montréal tout en respectant la qualité de vie des citoyens est un défi
de tous les instants.

 Dans son mémoire, le CITM a voulu souligner aux décideurs et planificateurs urbains son
intérêt et son accord à prioriser le transport collectif comme objectif dans les prochaines années.

490 Montréal doit être en osmose avec sa périphérie. Dans ce cadre, le mémoire a tenté de
souligner que le lien avec le Nord par le parachèvement de la 25 et la modernisation préalable de
la rue Notre-Dame est une condition de réussite.

495 Ce mémoire est le reflet des préoccupations des membres du CITM contenues dans le plan d'action stratégique 2001-2006. Au nom de tous, nous tenons à remercier l'Office de consultation public de Montréal et la Ville de Montréal qui nous ont donné l'opportunité de contribuer à bonifier le plan d'urbanisme.

500 Trente secondes avant de procéder à la période de questions.

M. JEAN PARÉ, président :

D'accord.

505

M. CLAUDE DAUPHIN :

Vous savez, on va procéder à un plan de transport également qui va venir compléter le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal . Parce que souvent les gens me disaient : «Comment ça se fait qu'on ne parle pas du vélo ?» Le vélo sera dans le plan de transport. «Comment ça se fait qu'il n'y a pas beaucoup de choses sur le stationnement ?» On inclura une politique du stationnement dans le plan de transport et on prévoit avoir terminé le plan de transport pour septembre 2005. Merci beaucoup de votre bonne attention.

510

515 **M. JEAN PARÉ, président :**

Merci, Monsieur Dauphin. Bien sûr, on a des questions parce que vous abordez une série de questions, c'est le cas de le dire, qui sont importantes au point de vue de l'aménagement et qui en même temps rejoignent ce qui ressort à la lumière de nos consultations jusqu'à maintenant comme des points d'inquiétude de la part de bon nombre de citoyens.

520

Par exemple, il y en a plusieurs qui se sont inquiétés de ce que bien sûr la perspective de voir Montréal se consolider comme plaque tournante des marchandises s'accompagne précisément des phénomènes que vous avez décrits tout à l'heure, d'augmentation du camionnage, d'augmentation de l'achalandage des parcours routiers avec les conséquences réelles ou appréhender en terme de congestion, de retard, de pollution atmosphérique, de bruit, et ainsi de suite.

525

J'aimerais que vous élaboriez là-dessus. Parce qu'effectivement, le plan d'urbanisme propose une série d'objectifs qui dans certains cas détermineront des choix qui peuvent avoir des incidences en faveur d'un objectif plutôt que d'un autre selon les endroits, dans le présent cas, développer le transport des marchandises et singulièrement le transport par route, avec les autres objectifs de qualité des milieux de vie, ainsi de suite.

530

M. CLAUDE DAUPHIN :

535

Alors, évidemment le transport des marchandises est vital pour l'économie de la grande région de Montréal. On parle de qualité de vie aussi. Il y a beaucoup d'aspects, notamment les

deux compagnies ferroviaires, que ce soit le CP, le CN, font de plus en plus la promotion du transport par camion sur rail, exemple pour se rendre à Toronto ou ailleurs, alors, les compagnies
540 ferroviaires également de plus en plus de par ces efforts-là contribuent également à améliorer la qualité de vie.

Alors, c'est évident que l'aspect du camionnage comme je le mentionnais tantôt est porté à
augmenter de plus en plus avec les ans. Maintenant, ce qu'on pourrait aussi mettre l'accent, c'est
545 qu'on encourage de plus en plus, malgré que ça fonctionne pratiquement à pleine capacité, les compagnies ferroviaires, Road Runner puis Express Way, encourager de plus en plus aussi les camions, les sociétés à utiliser le ferroviaire, pour notamment des longues distances.

Il y a plusieurs choses qui peuvent être pensées aussi et imaginées au niveau d'un centre-
ville par exemple. J'en conversais même tantôt avec des gens qui sont ici ce soir, penser
550 éventuellement à inciter les différentes sociétés, notamment pour des livraisons sans que ce soit de grosses livraisons, qu'on utilise des camions de moins gros gabarit, voir ce qui se fait comme expérience un peu partout ailleurs, en Europe. Alors essayer de tenter de marier les deux, de favoriser une bonne économie forte pour Montréal et sa région avec des bons liens routiers pour
555 que ce soit fluide tout en encourageant évidemment le transport en commun. C'est pour ça que notre mémoire, il va de pair avec effectivement, oui, notre mandat avec ce chapeau-ci, c'est de faire la promotion du transport des marchandises, mais en même temps, s'assurer qu'on encourage le plus possible le transport en commun.

Et lorsqu'on parle avec des personnes qui s'occupent de transport en commun, qui font de
leur vie la promotion du transport en commun, souvent ils réalisent aussi que le transport des
560 marchandises, c'est extrêmement important. Et de moins en moins qu'il y aurait d'autos sur nos routes ou sur nos ponts, de plus en plus il y aurait de l'espace pour le transport des marchandises, notamment si on réfère au camionnage.

565 **M. JEAN PARÉ, président :**

Monsieur Beauchamp ? Ça va ? Madame Chauvin ?

570 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je vais vous poser une question qui va certainement démontrer mon manque de
connaissance du réseau ferroviaire, mais quand même, j'ai cherché à comprendre en lisant le plan
d'urbanisme, il y a eu beaucoup de questions de la part des citoyens aussi, c'est qu'il semblerait
575 qu'il y ait quand même une modification assez perceptible de tous les branchements du réseau ferroviaire sur l'Île de Montréal. Sur le plan du transport en commun, on propose d'utiliser plusieurs emprises qui ont été soit jamais affectées ou récemment désaffectées comme voie préférentielle pour le transport en commun. Sur le plan des milieux de vie, on propose d'utiliser la gare de triage Outremont pour fins de développement résidentiel.

580

Donc, on sent qu'il y a une modification à l'échelle de l'Île du flot de marchandise par corridor ferroviaire et j'essaie... évidemment tout ça, ça a des impacts sur l'aménagement, d'utiliser des emprises, ç'a été souligné par ceux qui habitent à proximité des emprises. Il y en a plusieurs qui ont demandé qu'il y ait des zones tampons le long des corridors ferroviaires, tout ça, plusieurs qui ont demandé qu'il y ait des traverses le long des corridors ferroviaires.

Alors, la présence de la voie ferrée sur l'Île de Montréal est importante, sa vocation est appelée à se modifier, et j'avoue qu'à la lecture du plan d'urbanisme lui-même, puis je ne voudrais pas faire le débat du plan de transport ici, c'est vraiment sur le volet aménagement que ma question est orientée, d'essayer de mieux comprendre. Est-ce qu'on apporte les marchandises par train, par bateau, puis on les sort par camion ? Avant, est-ce qu'on les redistribuait sur l'Île en différents endroits par train, puis on parlait de plusieurs pôles ? Comment est-ce que s'organise cette circulation de personnes et de marchandises maintenant sur l'Île ? Qu'est-ce qu'on peut voir pour l'avenir ? Vous dites que les compagnies ferroviaires sont elles-mêmes actives en essayant de développer de nouveaux marchés, alors, qu'est-ce qu'on voit dans un horizon futur ?

M. CLAUDE DAUPHIN :

Alors, merci, Madame la Commissaire. Je vais tenter de répondre à votre question et Guy pourra renchérir. Prenons juste l'exemple du port de Montréal avec le CP qui dessert, je pense 80% du port de Montréal. D'ailleurs le port de Montréal en Amérique du Nord, je pense qu'il est numéro 2 en terme de conteneurs, du nombre de conteneurs manutentionnés qui arrivent au port de Montréal. Une bonne partie de ces conteneurs de marchandises-là se dirigent vers les États-Unis et tout passe par Montréal, transite par Montréal. Je pense que c'est, de mémoire, 60% par train et 40% par camion. Alors, c'est un site privilégié pour le transport de conteneurs au niveau des conteneurs de marchandises.

Alors, Montréal a eu l'avantage d'être une forme de toile d'araignée en terme de lignes ferroviaires. Moi, je considère que c'est un net avantage. Avantage pour le transport de marchandise et avantage aussi pour le transport de personnes ; à chaque matin à l'heure de pointe, il y a 25 000 personnes qui n'utilisent pas leur voiture et qui prennent les trains de banlieue pour se diriger au centre-ville de Montréal.

Alors, c'est vrai qu'il y a des anciennes emprises qui peuvent servir au transport en commun, songeons au viabus éventuel dans l'Est de Montréal, qui partirait de Repentigny, qui utiliserait l'emprise du CN, sauf qu'il faut y penser deux fois avant de se défaire de ces vieilles emprises-là parce que bien souvent, on le regrette. Prenons l'exemple des tramways qu'on avait quand j'étais petit gars, on les a enlevés, mais si c'était à recommencer, j'ai l'impression qu'on les garderait.

Ceci étant dit, il faut être prudent avant d'enlever les emprises. Je vous donne l'exemple chez nous à Lachine, arrondissement Lachine du nouveau Montréal, il y a des voies ferrées qui longent le Canal Lachine. On a décidé après 35 ans de rouvrir le Canal Lachine aux embarcations de plaisance et puis là, on réalise qu'il y a un chemin de fer qui longe le canal. Alors, un des beaux

625 projets éventuellement, ce serait d'avoir un beau tramway, comme on voit en Europe un peu partout, qui longerait le Canal Lachine jusque dans le Vieux-Montréal.

630 Alors, si on avait écouté nos décideurs peut-être il y a quelques années, ce serait enlevé ces rails-là aujourd'hui. Alors, à mon avis, il faut être extrêmement prudent avant d'enlever les rails de chemin de fer.

635 Vous avez raison, notre formation politique a comme objectif, et on a rencontré monsieur Ritchie, le président du CP il n'y a pas longtemps, la cour de triage d'Outremont éventuellement en faire un projet plus résidentiel, alors, c'est pour ça qu'il y a des pourparlers actuellement avec le CP au niveau de la cour de triage d'Outremont. Mais d'un côté, oui, mais d'un autre côté, soyons prudent avant de retirer ou de se servir des rails de chemin de fer.

Guy, avez-vous quelque chose à ajouter ?

640 **M. GUY RAYNAULT :**

Oui, je me permets de renchérir en vous disant que, oui, il y a des modifications au niveau du chemin de fer. Il y a plusieurs années le chemin de fer laissait les petites emprises ou je vous dirais les emprises un peu moins rentables à des chemins de fer d'intérêt local.

645 Il y a quand même un accroissement de 3% par année du transport de chemin de fer. On fait de Montréal une plaque tournante du transport des marchandises par le chemin de fer aussi. On parlait du port de Montréal, un million de conteneurs arrivent au port de Montréal et effectivement à peu près 500 000 par chemin de fer s'en va aux États-Unis. Alors, ce que font les grandes compagnies CN, CP, ils achètent aux États-Unis de plus en plus pour faire un réseau le plus nord-américain, et la tête de pont, la tête d'entrée étant Montréal.

655 Le problème avec le chemin de fer, vous l'avez souligné, c'est un problème, et je vous dirais pas juste avec le chemin de fer, avec l'ensemble du transport des marchandises, le président le soulignait tantôt aussi, c'est l'harmonisation avec la qualité de vie des résidents et comment on fait de Montréal, plaque tournante du transport des marchandises et en même temps, qu'on ait une belle vie ? Bien, on essaie de s'entendre. C'est ce qu'on tente de faire au CITM. Je vous dirais que le plus grand défi du CITM, ce n'est pas vraiment la compétitivité de Montréal par rapport au marché, mais comment on est capable de s'entendre avec les citoyens de Montréal pour faire du transport de marchandise.

665 Et là, je pense qu'il y a des bouts à faire chacun de notre côté, et les gens de transport de marchandise et les citoyens, ou les promoteurs par exemple de condo qui disent : «On vous vend ce condo à côté d'un chemin de fer qui est là depuis 100 ans, mais c'est terminé le chemin de fer, dans deux ans, il n'y en aura plus. On va faire une piste cyclable avec ça.» Ce qui est absolument faux : il y aura toujours du chemin de fer à Montréal, il y en aura de plus en plus.

670 Ce qu'on tente de faire au niveau du gouvernement du Québec, c'est dans les baux, par notaire, de souligner qu'il y aura toujours du chemin de fer et que la personne qui s'engage et qui achète le condo est au courant que le chemin de fer ne partira pas demain matin.

675 Alors, si on s'entend sur ce qui se passe actuellement à Montréal, on va être capable aussi de part et d'autre de faire des améliorations. Par exemple au niveau du chemin de fer, ne pas laisser tourner les locomotives en pleine nuit pour rien. Par exemple, essayer de transporter nos marchandises de façon, je vous dirais la plus délicate possible, la plus sécuritaire possible, et faire peut-être des zones tampons comme vous le dites au niveau du plan d'urbanisme et tout ça de façon à respecter ce qui se passe en transport des marchandises et respecter le calme des citoyens en même temps.

680 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

685 Puis il y a des nouvelles locomotives aujourd'hui beaucoup moins bruyantes. Il s'agit d'investir, hein. Puis en matière de transport de personnes avec la ligne Deux-Montagnes totalement électrifiée, c'est même dangereux. Le train passe, tu ne l'entends pas, c'est dans ce sens-là. Alors, il y a d'autres lignes qu'on pourrait électrifier éventuellement, l'autre ligne de Blainville. Alors, c'est beaucoup plus cher, mais beaucoup plus approprié en terme de qualité de vie.

690 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

695 C'est une question qui n'appelle pas du tout une longue réponse, mais ce serait seulement pour vous souligner que les citoyens ont soulevé aussi beaucoup de préoccupations par rapport au transport de marchandises produites dans l'Est de Montréal et non pas seulement que le transit de marchandises qui entrent à Montréal et qui en ressortent. Parce que la façon dont l'économie de l'Est de Montréal est faite, tout ça transite souvent sur les routes dans des milieux résidentiels, donc, il y a eu beaucoup de questions et d'appréhensions par rapport à ça.

700 Je ne sais pas s'il y a des solutions miracles, mais en tout cas, ce n'est pas vraiment une question qui appelle une réponse, mais je voulais vous le souligner quand même.

M. CLAUDE DAUPHIN :

705 Avec raison. Souvent, on dit aussi que... pas nos adversaires, mais des gens souvent qui argumentent, «oui, oui, le port, ça va bien, ça bat des records en terme de conteneurs», mais il n'y a pas beaucoup de plus value. Ça transite à Montréal, mais éventuellement justement, il faudrait se servir de l'Est de Montréal pour lui donner de la valeur ajoutée, créer des entreprises, avec tout ce qui nous arrive à Montréal, pas juste transiter pour s'en aller aux Etats-Unis.

710 **M. JEAN PARÉ, président :**

Monsieur Dauphin, je voudrais vous ramener rapidement à quelque chose qu'une de vos réponses m'a suggérée. Évidemment il y a plusieurs mesures qui peuvent être prises pour tenter de concilier ou de rendre plus facile la coexistence entre différents usages et notamment la circulation et les milieux résidentiels ou autres.

715

Est-ce qu'on peut discipliner le camionnage à certains égards pour diminuer l'impact? Pourquoi je vous pose la question, c'est parce que tout à l'heure vous avez soulevé l'hypothèse que par exemple des livraisons au centre-ville pourraient être faites avec des équipements plus petits. Ça, c'est une hypothèse, mais il y en a peut-être d'autres. Est-ce qu'on peut encadrer, réglementer ou associer les camionneurs à une démarche qui contribuerait à rendre la vie plus facile ?

720

M. CLAUDE DAUPHIN :

Dans un premier temps, il y a toujours avec son plan de camionnage qu'une ville peut orienter son camionnage dans des endroits le moins dommageable possible pour la qualité de vie. Notamment la modernisation de la rue Notre-Dame. On veut justement faire un corridor avec la rue L'Assomption qui est dans un coin industriel, ça va beaucoup moins déranger qu'actuellement où les camions passent sur Pie IX...

725

730

Effectivement, par son plan de camionnage, une entité urbaine, une ville peut orienter son camionnage. Deuxièmement, la Ville comme telle, je prends l'exemple de Notre-Dame parce que c'est la priorité des priorités pour la Ville, je pense que pour le gouvernement aussi, moderniser la rue Notre-Dame qui est totalement désuète et même dangereuse, alors, on parle du boulevard L'Assomption qu'on veut rendre jusqu'à Notre-Dame en bas, et ça, c'est un quartier industriel, alors idéalement faire passer les camions là plutôt que dans un quartier résidentiel, la rue Pie IX notamment.

735

Ensuite de ça, le CITM, je pense qu'il est bien placé. S'il y a une entité qui peut trouver des consensus, non seulement parmi les quatre grands du transport de marchandises, mais parmi un des grands entre autres, le CITM est bien placé pour faire des propositions pour essayer de trouver des options, des solutions qui amélioreraient la qualité de vie.

740

Tout le monde veut avoir son petit restaurant avec son vin rouge le soir, avec des arbres partout, mais tout le monde veut avoir son steak sur la table. Alors, pour avoir ton steak sur la table, à un moment donné, il y a de la marchandise qui se livre. Par contre, il y aurait peut-être moyen éventuellement d'être imaginatif et puis trouver des façons que ce soit le moins nuisible possible pour la qualité de vie des citoyens et des citoyennes.

745

M. JEAN PARÉ, président :

750

Très bien. Monsieur Raynault, oui ?

M. GUY RAYNAULT :

755

Si vous permettez. Peut-être concentrer d'une part les entreprises extensives en camionnage qui demandent beaucoup de camionnage dans des points de la ville. On peut aussi... on était chez Coke récemment, essayer, tenter de faire en sorte que le camionnage se fasse de plus en plus d'une façon nocturne en respectant aussi des corridors pour ne pas déranger les gens.

760

Alors, il y a plein de tentatives qui se font. Il n'y a pas une solution, on en parlait dans notre mémoire, je pense qu'il n'y a pas la panacée, la solution miracle, mais un paquet de petites solutions comme ça peuvent faire la différence.

765

M. JEAN PARÉ, président :

Très bien. Messieurs, merci beaucoup.

770

M. CLAUDE DAUPHIN :

Merci beaucoup de nous avoir accueillis. Bonne fin de mandat.

775

M. JEAN PARÉ, président :

Merci. Alors, nous allons recevoir maintenant Les Amis de Meadowbrook, monsieur Shtern.

780

MÉMOIRE DE LES AMIS DE MEADOWBROOK

LE PRÉSIDENT :

785

Serez-vous trois ou deux? C'est juste parce que, si vous êtes deux, je vous invite à vous rapprocher à cause du micro.

MR. AVROM DAVID SHTERN :

790

Mr. Chairman and members of the Committee, ladies and gentlemen, welcome.

This is a brief regarding Meadowbrook Golf Course, its protection and enhancement. It's presented by me, Avrom Shtern, and City Councillor Dida Berku for Les Amis de Meadowbrook, a citizens group comprised of individuals from Lachine, Ville Saint-Pierre, Côte Saint-Luc, Montreal West and NDG.

795

And this issue about Meadowbrook has been with us for the last fifteen years ...

THE CHAIRMAN :

800

Mr. Shtern ...

MR. AVROM DAVID SHTERN :

805

Yes.

THE CHAIRMAN :

... just before you continue ...

810

MR. AVROM DAVID SHTERN :

Sure.

THE CHAIRMAN :

815

... as you are aware, the Meadowbrook project has been presented in several consultation pannels...

MR. AVROM DAVID SHTERN :

820

Yes.

THE CHAIRMAN :

... during the last few months.

825 **MR. AVROM DAVID SHTERN :**

Yes.

THE CHAIRMAN :

830 So, I would like you to concentrate, to target specifically the issue of Meadowbrook in the framework of the new Master Plan.

MR. AVROM DAVID SHTERN :

835 Absolutely.

THE CHAIRMAN :

840 In other words, the natural space issue related to that policy is not really ... in the case here, it's been dealt with ...

MR. AVROM DAVID SHTERN :

845 Okay, okay.

THE CHAIRMAN :

... as well as issues for instance concerning projects in Lachine in which we heard about Meadowbrook.

850 **MR. AVROM DAVID SHTERN :**

Okay.

THE CHAIRMAN :

855 So, I would like you really to target on those aspects.

MR. AVROM DAVID SHTERN :

860 I'd just like to point out that this map is a topographical map issued by the Canadian government in the mid-1960s. I'd just want to point out that all the pink area here and the red area were the developed areas in the mid-1960s. All this here where it's white were undeveloped or the airport and the rail yards.

865 As you can see, we've lost most of this to development. Of course, development is positive, but we also have to recognize that we need green space and Meadowbrook is the

only sizeable portion that could be made into a permanent green space area in the West End, for the people of Lachine as well as the people of Montreal West and Côte Saint-Luc.

870 The most important issue in terms of the Master Plan of the City of Montreal is that Meadowbrook acts as a buffer zone and it's situated on the western border of Côte Saint-Luc and Montreal West and also the eastern border and southern border of Lachine or what was formerly Ville Saint-Pierre.

875 It's a landlocked area serviced only by one road which is Côte Saint-Luc Road at its extremity. It's surrounded by adjacent industrial properties on Norman and Highway 20 by the CP railway yards which is Sortin and Saint-Luc, and chemical yards, automobile transfer compounds which ... incidentally, the automobile transfer compound right at the western end Côte Saint-Luc, the northern sector of the golf course, that is on leased land. It's not owned by
880 CP Rail. It's owned by Fairmont as well. I am not sure, but it's conceivable that at one point that was also part of the golf course. Now, it's also surrounded by other facilities such as high-tension wires, plus the future AMT commuter coach yard if the provincial government gets the green light to build the MUHC on the Glen Yard site.

885 We suggest, and others have as well such as the MUC in reports dating back to 1990, that there is a technological risk and we must develop setback rules in Quebec as well as in the Montreal area. And these rules do not exist, especially setback rules when it comes to class 3 industries such as railways.

890 In Ontario, they do exist and they suggest that there should be 300 meters between sensitive land uses such as residential or eco-territories and the industry.

 The other aspect that is truly important is continuous zoning and what the OCPM itself has labelled *interarrondissementalité+. And it is important and imperative that all be
895 consulted. Even though right now we recognize that there has been just an election and some people have opted out of the city, there's still a need to cooperate. We still recognize we're all neighbors here.

 Meadowbrook is for us more of a health issue, an environmental issue. It is not a
900 political issue. And, therefore, we strongly suggest that everybody, who is affected by this issue, be included in the decision making process. And leave Dida to discuss other issues.

MME DIDA BERKU :

905 Bonjour. Madame Berku, je suis conseillère municipale.

 Je travaille avec Les Amis de Meadowbrook depuis ... ça va faire quinze ans qu'on
travaille pour préserver le terrain de golf Meadowbrook. Et depuis deux, trois ans, le groupe
s'est réorganisé.

910

Dans la section du plan d'urbanisme qui s'intitule **Secteurs de planification détaillée+*, le 4.19, page 272, vous avez justement un résumé qui nous dit: **L'avenir du secteur Meadowbrook n'est toutefois pas encore déterminé. Diverses options ou une combinaison de celles-ci sont envisageables.+*

915 Premièrement: **Préserver le terrain de golf.+* Ça, ça serait une première option. **Aménager un parc ou permettre la réalisation de projets immobiliers.+* Alors, préserver le terrain de golf, c'est notre première option. Aménager un parc aussi. Permettre la réalisation de projets immobiliers, pour nous, ce n'est pas une option. Ou de faible ou de moyenne densité, c'est complètement hors question.

920

Et là, il y a un résumé des différentes difficultés. On parle de l'enclavement, on parle de la présence des voies de chemin de fer, on parle de l'insuffisance des infrastructures aqueduc et égout et aussi des conflits inter-arrondissements. On a vraiment des enjeux assez importants sur ce site si, éventuellement, il fallait faire du développement.

925

Alors, du point de vue justement du plan d'urbanisme, on a essayé dans le rapport, et je pense que c'est très détaillé, on vous a donné vraiment tout ce qu'il y a de matériel de soutien qui relève de 1990. Et à maintes et maintes reprises, la CUM, le Bureau de planification C si on prend la résolution que j'ai incluse dans le rapport C on peut voir qu'à maintes reprises, la CUM, appuyée par le Service de planification, ont dit que tout développement majeur dont l'accès serait assuré par le réseau routier provoquerait des problèmes majeurs de circulation et on aurait des problèmes d'accès importants. Ça, c'est une chose.

935

Deuxièmement, l'enclavement a été reconnu par des résolutions de la CUM. Il n'y a absolument rien de changé depuis 1990. Alors, en 1990, la CUM, tout le Conseil, incluant tous les membres de l'Île de Montréal, ont donné mandat au Comité exécutif aux fins de créer un groupe de travail sur l'avenir des zones ferroviaires sur le territoire et d'inviter des représentants des deux compagnies de chemin de fer des municipalités concernées, ainsi que des gouvernements supérieurs, à y participer. Mais particulièrement, si vous regardez la résolution du mois d'octobre 1990, c'est parce que c'était en fonction de Meadowbrook. Meadowbrook est un terrain de golf dans une cour de triage, pas plus, pas moins, mais c'est ça. C'est un terrain de golf dans une cour de triage.

940

**...le 19 décembre 1990 de transmettre par résolution une mise en garde à Ville Saint-Pierre C maintenant Lachine C sur la nécessité pour cette dernière d'effectuer une étude approfondie sur l'accès et la sécurité.+*

945

Il n'y a jamais eu de *environmental impact study*. On a demandé, moi j'ai demandé au Service d'incendie d'en faire une il y a quelque mois; ça n'a pas été fait. Et je leur ai dit tout simplement: **Regardez les questions d'accès et de sécurité, simplement du point de vue s'il devait y avoir un développement, comment on pourrait voir accès du point de vue des services de pompiers, des services ...+* Ça n'a jamais été fait.

950

Donc, ça, ces choses-là sont absolument essentielles si jamais on veut songer à avoir une sorte de développement qui, à mon sens, est complètement illogique, mais ...

955 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Berku ...

960 **MME DIDA BERKU :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

965 ... j'aimerais, parce que le temps passe et qu'on veut ...

MME DIDA BERKU :

Oui, oui, allez-y.

970

LE PRÉSIDENT :

Alors, quelles sont les recommandations?

975 **MME DIDA BERKU :**

Alors, les recommandations, on vous les a mises ... et puis, moi, je vais venir demain matin à 11 h 00 vous parler de ce que je considère être absolument essentiel du point de vue ...

980

LE PRÉSIDENT :

Je vous dis tout de suite pour demain matin, à condition que ça ne porte pas sur Meadowbrook.

985

MME DIDA BERKU :

Non, non, je ne parle pas de Meadowbrook.

990 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

MME DIDA BERKU :

995

C'est pour ça que je vous dis que, demain matin, je vais parler des questions de marge de recul en matière de zone de risque technologique. Mais ça, je vais en discuter demain matin. Alors, je ne veux pas trop en parler cet après-midi.

1000 Alors, nos recommandations, vous les retrouvez à la page 4. On commence à la page 4: **Introduce safe distance guidelines to protect sensitive land uses such as residential and institutional facilities from heavy and incompatible industrial activities.**

1005 Et là, on va s'inspirer des Ontario Municipal Guidelines, chose qui n'existe pas sur l'Île de Montréal ni au Québec. Et c'est absolument essentiel qu'on ait ces *guidelines*-là, mais je vais vous en parler plus demain, parce que ça ne s'applique pas juste à Meadowbrook, mais sur toute l'Île de Montréal. En tout cas, on en parlera.

1010 **Interarrondissementalité**, on dit dans la recommandation en page 4: **It is imperative that neighboring boroughs be included in the decision making process...** Encore une référence à vos décisions antérieures quand vous avez parlé du document complémentaire. Et aussi dans le rapport sur les écoterritoires, je pense que vous avez mentionné la même chose.

1015 Page 5: **Recommendation. That Meadowbrook be included in a recreo-touristique network which would link downtown and cross island hotels to island wide recreational activity such as golf, boating, bicycling, nature walks, beaches, et caetera.** Ça, c'est une recommandation qui relève de 1990 lorsque le service de la CUM de planification a dit qu'on n'avait pas assez de terrains de golf et on l'a mis dans les rapports ici. Il y a une lacune au niveau des terrains de golf sur l'Île de Montréal et en plus ... parce qu'on dit: **Il y a un besoin de 18 ...** selon la norme d'un terrain de golf de 18 trous par 100 000 de population, le besoin sur l'Île est de 18 terrains, l'existant est de 10, le déficit est de 8. Donc, ça, vous allez le retrouver à la page 10 du document qui s'intitule ...

LE PRÉSIDENT :

1025 Est-ce que je peux vous demander de conclure s'il vous plaît?

MME DIDA BERKU :

1030 Oui. Et puis la dernière recommandation, c'est de corriger aussi le plan d'urbanisme; vous allez le voir à la page 5. Dans les cartes, on ne comprend pas pourquoi les cartes 2.5.1 et les cartes aussi qui sont dans le secteur de Côte Saint-Luc ne reconnaissent pas le fait que Meadowbrook est un terrain de golf et aussi le zonage de ... en tout cas, c'est quelque chose que je vous mentionne. Je pense qu'il y a une correction à faire dans la façon que le plan d'urbanisme a été préparé. Puis je vous le mentionne, ça ne reconnaît pas le zonage du côté de Côte Saint-Luc, qui est un zonage vert actuellement, qui est un zonage de terrain de golf.

1040 Alors, pour tous ces motifs, nous considérons que le plan d'urbanisme devrait reconnaître la valeur écologique de ce terrain-là comme zone tampon et de reconnaître que, effectivement, il devrait être intégré dans les espaces verts qui doivent être préservés soit comme terrain de golf ou comme espace vert, mais effectivement devrait demeurer tel qu'il est actuellement pour protéger la santé et le bien-être des citoyens de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

1045 Donc, votre conclusion essentielle, votre recommandation ...

MME DIDA BERKU :

1050 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1055 ... c'est que Meadowbrook soit soustrait à une affectation pouvant autoriser son développement?

MME DIDA BERKU :

1060 Effectivement, oui.

LE PRÉSIDENT :

1065 D'accord.

MME DIDA BERKU :

1070 Je pense que ça devrait être affecté à l'usage soit de golf ou de parc, mais ...

LE PRÉSIDENT :

1075 Mais vous savez que le plan d'urbanisme ne va pas jusqu'au niveau des usages, qu'il donne les grandes affectations?

MME DIDA BERKU :

1080 Oui, mais sauf qu'en reconnaissant les difficultés qu'il y a et puis, d'ailleurs, il y a une reconnaissance dans le document ... dans le plan d'urbanisme lui-même, parce qu'on le met dans les secteurs de planification détaillée, parce qu'il y a une problématique qui est assez importante. On reconnaît effectivement que son usage ne peut être modifié de la façon qu'on veut le faire, c'est-à-dire de le transformer en usage résidentiel ou domiciliaire.

LE PRÉSIDENT :

1085 Fait-il partie des secteurs de planification détaillée en ce moment?

MME DIDA BERKU :

 Oui, 4.19.

LE PRÉSIDENT :

1090 Ce qui veut dire, par conséquent, qu'il est déjà considéré comme un site où toute intervention devra faire l'objet d'une planification particulière?

MME DIDA BERKU :

Exactement.

1095 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Écoutez, la Commission ne vous posera pas de questions ce soir, même si elle aurait été tentée de le faire, sur la question des *setbacks*, puisque vous en parlerez demain. Et déjà on triche un peu avec nos règles, autour d'une même problématique, de permettre aux mêmes groupes de venir faire des représentations ...

MME DIDA BERKU :

Non.

1105

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1110 **MME DIDA BERKU :**

Moi je vais venir demain vous parler du Canadian Transport Agency, des problèmes des résidents avec les chemins de fer, du zonage que je considère ... en tout cas, des problèmes ...

1115

LE PRÉSIDENT :

Alors, on en parlera demain, Madame Berku ...

1120 **MME DIDA BERKU :**

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1125

... parce que le temps passe.

MME DIDA BERKU :

1130

Oui, oui, allez-y. Alors, on parle de Meadowbrook.

LE PRÉSIDENT :

Il nous reste quelques minutes pour vous poser peut-être quelques questions à propos de Meadowbrook.

1135

Madame Chauvin?

MME CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1140

Je peux parler en français?

MME DIDA BERKU :

1145

Oui, oui.

MME CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Vous avez dit que vous avez commencé à soumettre à l'intérêt des élus municipaux en 1990 le dossier du golf Meadowbrook; quinze ans plus tard, la situation n'a pas changée?

1150

MME DIDA BERKU :

1155

Non. Sauf une chose, c'est que Côte Saint-Luc a rezone les neuf trous à Côte Saint-Luc *golf+. C'est-à-dire que, actuellement, le zonage dans la ... Meadowbrook est dans deux arrondissements: neuf trous à Côte Saint-Luc ont été rezoneés par une modification du règlement de zonage, ont été zoneés *golf+; les neuf trous qui sont à Ville Saint-Pierre/Lachine sont zoneés *haute densité résidentielle+, O.K.? Haute densité, c'est-à-dire des tours avec un seul accès qui est par le ... je ne sais pas si vous connaissez la configuration, mais c'est par le chemin de Côte Saint-Luc. Il n'y a pas d'accès direct par Lachine, O.K.? C'est donc ...

1160

MME CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Donc, il faudrait passer à travers le neuf trous de Côte Saint-Luc ...

1165

MME DIDA BERKU :

Non, non, non.

MME CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1170

... pour avoir accès à sa résidence?

1175 **MME DIDA BERKU :**

Non, non, non. Il faut faire le tour ... je pensais que vous ... parce que vous disiez que vous connaissiez ...

1180 **LE PRÉSIDENT :**

Écoutez, je ne voudrais pas qu'on rentre ce soir dans trop de détails techniques.

MME DIDA BERKU :

1185 O.K.

LE PRÉSIDENT :

1190 Et, deuxièmement, attendez la question avant de répondre, parce qu'on est en train de perdre complètement la sténotypiste. Alors, je vous demande à tout le monde votre coopération.

MME CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1195 C'est juste pour bien comprendre le dossier, mais j'irai voir la carte pour comprendre l'accès au secteur de Lachine. Depuis le chemin Côte Saint-Luc, il n'y a pas de problème.

MME DIDA BERKU :

1200 Oui.

MME CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1205 Oui. Donc, ce qui a changé, c'est qu'il y a un potentiel de développement aujourd'hui qui n'existait pas en 1990?

MME DIDA BERKU :

1210 Il y a toujours eu de la pression, mais en 1995, il y a eu des projets qui ont été essayés, mais ça n'a jamais ...

MME CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Débouché?

1215 **MME DIDA BERKU :**

Ça n'a jamais débouché. Mais depuis quelques années, il y a encore de la pression du côté de Lachine, c'est-à-dire, il y a un plan, puis il y a une entente entre le secteur de Lachine et le promoteur.

MME CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1220

J'avoue que je n'ai pas trop bien compris tout à l'heure, mais je ne voudrais pas non plus aller à un niveau de détail puisque, ici, on parle du plan d'urbanisme, mais quand même, c'est un enjeu d'aménagement et de développement pour plusieurs secteurs.

1225

Il est possible de pouvoir morceler le terrain comme ça et de garder un neuf trous dans Côte Saint-Luc et de construire dans Lachine?

MME DIDA BERKU :

1230

Parce que les territoires sont divisés. Il y a deux juridictions. Il y a le neuf trous ici qui est dans Côte Saint-Luc, puis l'autre neuf trous qui est à Lachine. Alors, Côte Saint-Luc a la juridiction sur ses neuf trous, puis Lachine a la juridiction ...

MME CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1235

Je parlais plus du propriétaire que du ...

MME DIDA BERKU :

1240

Ah! Le propriétaire, il n'est pas heureux avec cette situation, mais le propriétaire de fond, il a donné des options à des promoteurs. Puis ce côté-ci, c'est Montréal Ouest, c'est-à-dire que, ça, c'est Montréal Ouest. Donc, ici vers l'ouest, c'est Lachine et ça, c'est Côte Saint-Luc, puis ça, c'est Montréal Ouest. Et la seule emprise est par le chemin Côte Saint-Luc; il n'y a pas d'accès par Lachine. Et, d'ailleurs, c'est une des conditions du plan d'urbanisme de Lachine, dont je vous ai donné un extrait: *Assurer, en collaboration avec ses partenaires municipaux et régionaux, un accès sécuritaire et efficace au site du projet de développement par le raccordement du site avec la 2 et 20.+ C'est-à-dire, il faudrait passer par toute la cour de triage pour arriver à la 2 et 20, chose qui ... on fera ça après Notre-Dame, Cavendish, puis toutes les autres routes. Je pense que ce n'est pas ça qui est prioritaire pour l'instant.

1245

Alors, la construction d'un viaduc ou d'un passage souterrain vers la 2 et 20, c'est pas pour demain matin. C'est pour ça que l'aménagement de ce site-là, il faudrait à un moment donné vraiment le clarifier. La vocation doit être clarifiée.

1250

M. AVROM DAVID SHTERN :

1260

Il y a une autre chose. Le rapport de l'OCPM sur l'avant-projet de la politique de protection des milieux naturels veut que la Ville de Montréal désigne Meadowbrook comme une zone verte protégée autant que possible. Et, enfin, la Commission insiste aussi pour un statut de protection spécifique minimalement au ruisseau Petit Saint-Pierre qui existe à Ville Saint-Pierre par Côte Saint-Luc ...

MME CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1265 Je vous remercie.

M. AVROM DAVID SHTERN :

1270 ... en raison des pressions et des développements.

MME DIDA BERKU :

Bien, j'imagine que vous êtes au courant de la recommandation de l'OCPM ...

1275 **LE PRÉSIDENT :**

On est très au courant, madame Berku. Merci beaucoup. Voilà, merci.

MME DIDA BERKU :

1280 C'est tout?

LE PRÉSIDENT :

1285 Oui. Et, demain, on pourra vous entendre sur l'autre question en général.

MME DIDA BERKU :

1290 Des marges de recul, oui, pour les zones inondables et les zones de risque écologique.

MR. AVROM DAVID SHTERN :

And we also invite you to visit the site and take a look for yourself.

1295 **THE CHAIRMAN :**

My father brought me there since I was 5. I was raised in that neighborhood. So, I know it by heart. I've been cycling there since then.

1300 **MR. AVROM DAVID SHTERN :**

Great!

THE CHAIRMAN :

1305 And that's over 50 years ago. Merci.

MÉMOIRE DE MONT-ROYAL AVENUE VERTE

M. JEAN PARÉ, président :

1310

Madame Marie-France Pinard, Monsieur Claude Mainville. Je vais vous demander de vous présenter. Bien sûr, nous avons reçu votre mémoire, qui est assez substantiel, je vais donc vous demander d'en faire une présentation qui ne dépasserait pas 10 minutes de façon à ce qu'on puisse vous poser des questions.

1315

M. CLAUDE MAINVILLE :

1320

Oui, justement monsieur Paré, j'aimerais vous présenter monsieur Owen Rose qui est membre du Comité de l'avenue Mont-Royal verte, Marie-France Pinard. Il y aussi Martin Audet qu'il y a dans la salle, il y a France Lebeau, il y a Stéphane Gagné qui fait partie du comité, Sébastien Gagné aussi et d'autres qui nous appuient.

M. JEAN PARÉ, président :

1325

Et vous-même.

M. CLAUDE MAINVILLE :

1330

Et moi-même, Claude Mainville. Excusez-moi. Vous savez, ça fait deux ans qu'on travaille cette question-là et on est un peu ému de la chose. On vous a apporté le premier volume de la pétition de l'avenue Mont-Royal. Il y a eu une controverse sur cette question, j'aimerais la lire tout de suite pour vous dire qu'il y a 20 000 personnes qui appuient notre présentation.

1335

«Je, soussigné, appuie le projet des citoyens du Plateau pour transformer l'avenue Mont-Royal en avenue piétonne entre Frontenac et avenue Du Parc avec des aménagements pour le transport en commun efficace et écologique pour les cyclistes, les patineurs, les planchistes et les piétons avec des traverses aux grandes artères nord-sud pour les véhicules. Je demande à la mairie de Montréal depuis 2 ans de tenir des audiences publiques sur ce projet.»

1340

Il va de soi, Monsieur Paré, Madame Chauvin, Monsieur Beauchamp, qu'on réitère cette demande et qu'on espère que dans le plan d'urbanisme 2004, il y aura une proposition pour faire de ce projet une étude exhaustive en audiences publiques avec tous les intervenants, les commerçants, les résidents, les politiciens, les spécialistes et tout ceux qui ont une opinion sur cette question.

1345

Alors, le titre de notre mémoire, c'est *Pour une ville saine, prospère et vibrante : La personne avant la voiture*. Je pense que vous avez entendu à plusieurs reprises plusieurs intervenants, mais au départ, j'aimerais juste vous dire comme on dit en sanscrit «*namaste*», je salue en vous ce qui nous unit.

1350

1355 On est surtout porté à regarder ce qui nous divise, mais ce qui nous unit, c'est que l'Office de consultation nous écoute et on apprécie beaucoup. On apprécie beaucoup aussi rappeler aux gens que tous les êtres humains naissent libres et égaux en dignité et en droit ; ils sont doués de raison et de confiance. Ils doivent agir les uns envers les autres dans un esprit de fraternité. C'est l'article 1 de la Déclaration universelle des droits de l'Homme. On a tendance à l'oublier sur tous les sujets, y compris le plan d'urbanisme.

M. JEAN PARÉ, président :

1360 Je ne voudrais quand même pas que vous alliez trop loin...

M. CLAUDE MAINVILLE :

1365 Je vais prendre le temps qui nous est imparti comme monsieur Dauphin et les autres qui nous ont précédés.

M. JEAN PARÉ, président :

1370 Je vous donne 10 minutes, Monsieur, j'espère que vous avez bien compris parce qu'après ça, on empiète sur le temps où nous, on peut vous poser des questions.

M. CLAUDE MAINVILLE :

1375 Les questions, c'est très bien. Alors, la situation est simple, c'est le règne du char, vous le savez, hein ? On sait qu'il y a des problèmes très importants, les gens s'en plaignent. Mon collègue, Richard Bergeron, a écrit un livre sur la question. On parle de 23 millions de mortalité en lien avec la voiture sans parler des problèmes associés à l'environnement. On parle dans la Fondation Suzuki que chaque année au Canada, il y a 16 000 morts en lien avec la pollution dont 1 900 à Montréal. C'est quelque chose d'assez impressionnant.

1380 Vous avez sur cette photo qu'est-ce qu'a l'air Houston actuellement. Évidemment, c'est devenu un grand stationnement. On n'est pas inquiet que Montréal devienne comme ça, mais mettons qu'il y a une tendance à aller dans cette direction. On sait que maintenant, il y a 60 millions, cette diapo n'est pas exacte, c'est 60 millions de nouvelles voitures chaque année qui sont produites. On appelle Toyota qui fait plus de profit maintenant que GM et Ford réunit. C'est clair pour nous que l'industrie de l'automobile et du pétrole décide du sort de l'humanité, décide du sort de la santé des résidents de Montréal.

1390 J'ai consulté mon ami poète Jacques dans le Parc Lafontaine, puis il avait une pancarte qui était très appropriée, que je vous inviterais à lire, qui dit : «*Avant, la situation était grave, mais pas désespérée. Aujourd'hui, la situation est désespérée, mais c'est pas grave.*» Pourquoi ? Parce qu'il y a plein de monde qui ont décidé de faire quelque chose, puis je vais vous donner des exemples, on n'est pas tout seul.

1395 Tout le monde est conscient de la situation, tout le monde le sait ce qui se passe. On l'a
entendu. Ce qui manque, c'est la volonté d'agir, les moyens concrets. On s'est essayé en
décembre 1992, tout était dans le plan d'urbanisme de décembre 1992. 1.2 millions que ça a
coûté pour préparer cette opération-là, on a manqué notre coup. Les trottoirs, les avenues
piétonnes, faire du centre-ville un centre où la question environnementale est impérieuse à prendre
1400 en considération pour qu'ils viennent autrement qu'avec leur voiture. Ça a été tabletté, on ne
voudrait pas recommencer cette situation.

Alors, partout on réclame des mesures d'apaisement de la place de l'automobile à
Montréal. Le Sommet de Montréal en 2002 l'a recommandé. Il y a eu des demandes répétées
1405 dans les conseils d'arrondissement, etc.

Je résume qu'est-ce qu'on demande, et ça, ça a été tiré, c'est du verbatim du rapport final
des Soirées du Plateau. Le piéton doit être au centre des décisions sur le mode de déplacement.
Ça, c'est la première chose. La deuxième chose, diminuer le nombre de voiture en ville. La
1410 troisième chose, changer le rapport de force entre le piéton et le transport en commun, l'auto et le
transport en commun, entre l'auto et les ensembles des modes de transport.

Alors, le dernier point, c'est encore une fois diminuer le nombre de voitures en
encourageant des projets comme le nôtre. Ce n'est pas compliqué ce qu'on propose. On ne veut
1415 pas revenir au boulevard Saint-Joseph de 1945 qu'on voit sur cette photo, mais partout on
entend... à la CEDEQ la semaine passée, *défendre et promouvoir la réalisation de mesures
d'apaisement de la circulation*, adopté à l'unanimité. Même monsieur Despaties de la Société de
développement de l'avenue Mont-Royal disait dans un journal : «*La qualité de vie dans un quartier
est beaucoup liée avec la possibilité d'avoir à proximité tous les services sans avoir à prendre son
1420 véhicule.*» C'est la façon de vivre sur le Plateau, à pied, à vélo, en transport en commun.

Bon, qu'est-ce qu'on dit de ça, nous autres ? Ce qu'on propose, c'est quelque chose de
différent que ce qu'on a actuellement, qui est axé sur la voiture. On veut quelque chose, un
engagement personnel et collectif. Ce n'est pas quelque chose uniquement au niveau des
1425 politiciens, mais c'est au niveau de l'individu, de la personne. On entend parler du développement
durable beaucoup. On aime bien votre définition du développement durable, mais on entend des
gens qui disent «le développement durable, on fait ça depuis 14 ans sur Mont-Royal.» Ce n'est
pas notre perception.

1430 Si vous regardez ce petit schéma, il y a trois sphères, l'économie, le social et
l'environnement, puis quand on met ça tout ensemble, ça donne un espace de durabilité qui
n'existe pas actuellement. C'est l'économie qui est au poste de commande et la question sociale
et environnementale passe après. On a besoin d'un changement de paradigme fondamental, un
virement complet à 180° où tout est axé non pas sur la voiture, non pas sur l'*American Way of Life*,
1435 mais sur la personne.

Concrètement, regardez ce qu'on propose. Transport en commun efficace et écologique.
Ce n'est pas nécessairement le tramway, ça peut être l'autobus qui est là, mais pas pris dans le

1440 trafic. Ça peut être un autobus électrique aussi comme ça existe, comme il y en a déjà eu à Montréal. C'est aussi une piste cyclable sur 2.8 kilomètres. C'est l'ensemble de l'avenue. C'est une avenue royale. On ne peut pas être à moitié royale, pas plus qu'on peut être à moitié enceinte comme disait Jean Drapeau.

1445 Cette proposition fait partie d'une stratégie de réduction de l'utilisation de la voiture dans la ville centrée sur la personne. Ça améliore la qualité de circulation du transport en commun, des vélos, des piétons.

1450 La question des commerçants. On nous a posé souvent la question : Les commerçants, ils vous appuient-tu ? Bien, on en a une douzaine qui sont venus nous voir spontanément sans qu'on leur demande, puis qui nous ont appuyés surtout de la partie Est de l'avenue. C'est sûr qu'on entend parler de l'Association... la SIDAM qui dit : «On est contre, on est contre.» On a demandé à les rencontrer, on a demandé à présenter notre projet, c'est refusé. Mais regardez la petite démonstration qu'on voudrait juste leur présenter. Ce n'est pas compliqué, regardez, 40 clients qui se présentent en vélo l'espace que ça prend ; 40 clients qui se présentent en voiture, 1455 puis 40 clients qui se présentent en autobus. Ça, ce n'est pas compliqué à comprendre. J'en ai une business, moi. Si j'ai 40 clients qui peuvent venir facilement en vélo ou à pied, ben, il n'y aura pas de problème de stationnement, puis ils ne m'empoisonneront pas avec leur véhicule quand ils vont venir me visiter.

1460 Regardez les mesures d'apaisement de la circulation qu'il peut y avoir, ç'a été tiré des Pays-Bas. C'est des exemples où il n'y a pas juste l'avenue verte, il y a les rues perpendiculaires aussi qui sont, comme on voit, impliquées dans le projet.

1465 Je conclus, Monsieur Paré, avec des exemples comme on a pris à Marseille, à Lisbonne, une ville de pauvres qu'on dit. C'est un pays pauvre le Portugal. bien, regardez le genre de borne escamotable qu'ils ont, tout électronique, puis celle-là avec une communication centrale téléphonique. «Qui êtes-vous, Monsieur, pour passer dans notre quartier avec votre voiture ? Montrez votre carte. Pourquoi ?» Puis la borne au milieu, elle ne baisse pas tant qu'il ne s'est pas expliqué. Ça, ce n'est pas de la technologie de l'espace ; c'est une technologie qui existe 1470 actuellement.

1475 Sans parler évidemment que notre projet va améliorer la qualité de l'air. On parle qu'on doit réduire de 1 tonne de CO₂ par habitant sur le Plateau. Bien ça, c'est un bon départ. On ne dit pas que ça va atteindre 1 tonne, mais qu'au moins ça va être dans la bonne direction. Là, on est dans le sens inverse. Tantôt je parlais avec monsieur Dauphin, j'étais ben content d'entendre sa déclaration le 17 juin dernier où il pense s'inspirer des villes italiennes. Quand on a commencé à parler nous autres des villes européennes, on nous a dit : «L'Europe, l'Europe, l'Europe... ce n'est pas l'Europe ici, c'est l'Amérique.» Si monsieur Dauphin commence à penser à l'Europe, c'est intéressant en lien avec la Journée internationale sans voiture. Il veut étendre ça à d'autres 1480 quartiers, on l'encourage à le faire, on est prêt à le faire.

Ce projet réduira le stress, la pollution, ça réduira aussi l'obésité parce qu'il y a une étude qui démontre que l'auto rend gros.

M. JEAN PARÉ, président :

1485

C'est votre conclusion ?

M. CLAUDE MAINVILLE :

1490

Non, ce n'est pas ma conclusion.

M. JEAN PARÉ, président :

Je vous demande d'y arriver à votre conclusion le plus rapidement possible.

1495

M. CLAUDE MAINVILLE :

Oui. Ça respecte Kyoto. J'arrive à notre conclusion, ça aide à diminuer les facteurs de guerre, à diminuer notre dépendance au pétrole et ça approche le problème sous un autre angle, sous l'angle de l'appui populaire. Ça, c'est notre message à vous. Collez-vous sur la population, ça crie de partout : on veut moins de voitures à Montréal. Ce qu'on entend, c'est des projets d'autoroute, des projets de ceinture de la ville, du camionnage à 10% de plus par année. Vous y pensez ? On demande à l'AMT 2 % de moins de véhicules par année, 3% de transport collectif supplémentaire et 5% de transport alternatif. Inversez les derniers chiffres.

1500

1505

Bon, il y a des gens qui nous appuient, vous le voyez, c'est des organismes entre autres l'Association québécoise de lutte contre la pollution qui a organisé le Suroît. Et pourquoi qu'on dit que notre projet...

1510

M. JEAN PARÉ, président :

Je vous demande vraiment de conclure, Monsieur Mainville, parce que je pense que votre message est plus que compris. Ce qui nous intéresse...

1515

M. CLAUDE MAINVILLE :

Je pense que j'ai pris autant de temps que monsieur Dauphin, Monsieur Paré, mais je conclus, c'est ma dernière.

1520

M. JEAN PARÉ, président :

S'il vous plaît, oui.

M. CLAUDE MAINVILLE :

1525

1530 Alors, pourquoi ce projet-là est gagnant ? Parce qu'il y a une densité de population excellente pour la réussite. 100 000 habitants, c'est le quartier le plus consacré à Montréal, au Canada. Il y a un achalandage à pied de 80% déjà des résidents sur l'avenue. C'est déjà un bon départ. Il y a des commerces divers, prospères et attirants qui vont garder leur clientèle. L'accès au transport collectif est excellent ; il roule le plus lentement du réseau, la ligne 97, c'est la plus lente, puis on a un débouché sur un des plus beaux parcs de Montréal. Ce serait le cordon vert qui descendrait de la montagne jusque sur l'avenue du Mont-Royal.

1535 Alors, avec les deux derniers points, c'est à l'échelle humaine, on respecte Kyoto, on pense que c'est possible comme le général Dallaire dit dans son livre, «*Peut ce que veut. Allons-y.*» Merci.

M. JEAN PARÉ, président :

1540 Monsieur Mainville, qu'est-ce qui a présidé au choix de la rue Mont-Royal plutôt qu'une autre rue pour ce projet ?

M. CLAUDE MAINVILLE :

1545 Je recule à cette diapositive. C'est parce qu'elle rassemble toutes les conditions gagnantes. Elle est surtout à l'échelle humaine ; ce n'est pas la rue des tours à bureaux, ce n'est pas la rue des grands magasins, c'est la rue du quartier avec deux, trois étages au départ. L'architecture est à la hauteur humaine. Le transport en commun y est très présent. Une station de métro très achalandée, Mont-Royal, puis il y a 11 lignes d'autobus qui desservent soit la rue ou transversalement. Alors, il y a un achalandage très important, déjà 80% de la population y va à pied, c'est un bon départ. Les gens le veulent aussi. Alors, c'est ça, c'est les raisons principales.

M. JEAN PARÉ, président :

1555 Très bien. Ma deuxième question, quel bilan faites-vous de l'expérience de *L'Avenue Mont-Royal, rue piétonnière* au début des années 70 ?

M. CLAUDE MAINVILLE :

1560 Oui. Justement, on a regardé cette question-là. À l'époque où les centres d'achats naissaient partout en banlieue, j'étais un de ces banlieusards. Je suis parti élever ma famille effectivement en banlieue avec les centres d'achats, puis l'auto et ce régime de vie-là ; j'ai connu ça avec mes 5 enfants. Bien, j'ai suivi la tendance, puis qu'est-ce que ça a fait ? Ben, ça a vidé les quartiers, puis les gens ont abandonné Montréal. Comme chaque année, il y a 20 000 personnes...

M. JEAN PARÉ, président :

1570 Je ne sais pas, je pense que vous n'avez pas compris ma question. La rue Mont-Royal a
été transformée au début des années 70 en avenue piétonne avec une chaussée plus étroite où il
y avait accès seulement aux véhicules d'urgence et aux autobus et avec des trottoirs très larges
agrémentés de mobiliers urbains. Ça a duré quelques mois, peut-être une couple d'années.
Alors, comme ça ressemble beaucoup à votre projet, je me demandais quel bilan vous en
retireriez ?

1575

Mme MARIE-FRANCE PINARD :

1580 Monsieur Paré, ça ne ressemble pas du tout du tout à notre projet parce que dans le
temps où c'est arrivé, premièrement il n'y avait pas de transport en commun sur cette rue-là. Il n'y
avait pas de station de métro, les commerces étaient déjà agonisants parce que les gens allaient
en banlieue, alors qu'actuellement ils sont prospères. Les gens n'allaient pas sur la rue à pied et
en plus, ils venaient de défoncer la chaussée pour réparer le gaz.

1585

Alors, ça faisait déjà plusieurs mois que la rue était à l'abandon parce qu'elle n'était pas
accessible pour les piétons à cause des travaux du gaz. Alors, tout ça réuni, un commerce
moribond, les grandes surfaces de banlieue qui commençaient, les travaux d'infrastructure
gazière, ça fait qu'ils ont achevé la rue. Quand on ne sait pas comment faire une rue piétonne
parce qu'on ne connaît pas les critères de réussite, on obtient ce genre d'expérience malheureuse.

1590

M. JEAN PARÉ, président :

Donc, le bilan a été négatif ?

1595

Mme MARIE-FRANCE PINARD :

Oui. Ce n'était pas surprenant d'ailleurs. Ce n'est pas fait pour *patcher* une situation qui
va mal une rue piétonne, c'est fait pour améliorer une situation qui va déjà bien pour les piétons en
enlevant la voiture.

1600

M. JEAN PARÉ, président :

D'accord. Madame Chauvin ?

1605

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

C'est un projet dont tout le monde a beaucoup entendu parler, mais moi personnellement
je n'en connaissais pas les détails et j'ai cru comprendre ce soir que vous avez dit que les grandes
artères traverseraient Mont-Royal ; est-ce que je me trompe ?

1610

M. CLAUDE MAINVILLE :

Oui, les grandes artères, il y en a 9. Il y en a 9. il y a Iberville, Frontenac, Papineau, De Lorimier, Saint-Denis, Saint-Urbain, Avenue du Parc, Saint-Laurent. Alors, il y en a 9, les grandes. Les autres, ce qu'on recommande, écoutez, on n'est pas un comité d'urbanisme, on est un comité de citoyens. Ce qu'on recommande... nous, ce qu'on aimerait parce que c'est notre quartier, c'est que toutes les autres petites rues appartiennent aux résidents, que ce ne soit pas un champ de course pour les gens de Laval qui arrivent ou les gens de Ahuntsic qui sont ben pressés, qui sont en retard, et qui s'en vont dans le centre-ville et qui passent dans nos ruelles et dans nos rues. Ils ne passeraient pas à Mont-Royal parce qu'il y aurait des bornes escamotables comme ça qui diraient : «Tu ne passes pas à travers quand ce n'est pas les heures de livraison, quand tu n'as pas une raison indispensable, que ce n'est pas urgent, etc.» C'est limité aux gens du quartier. Ça, c'est pour toutes les petites rues qui ne sont pas des artères de transit.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Merci.

M. JEAN PARÉ, président :

Monsieur Beauchamp ?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Juste un petit commentaire. Évidemment notre Commission n'a pas pour fonction d'analyser chacun des projets concrets, mais de voir leur insertion dans une problématique plus large du plan d'urbanisme et de ses fonctions. Moi je perçois votre présentation comme une illustration d'un certain possible d'un coin de centre-ville ou de ville très habitée, comme démonstration, je trouve ça intéressant. Est-ce que c'est viable ou pas viable, je ne le sais pas et je ne suis pas compétent dans ce domaine-là.

Qu'est-ce que vous demandez à notre Commission qui étudie le plan d'urbanisme ? Quel est le mécanisme que vous souhaitez en considérant le projet, quel est le genre d'aspiration que vous voulez qu'on recommande ? On ne peut pas recommander un projet, mais qu'on recommande son étude ou qu'on indique en passant que cela existe et est intéressant ? J'essaie de comprendre. Vous ne venez certainement pas uniquement pour nous parler et vous avez sans doute une intention derrière...

M. CLAUDE MAINVILLE :

Comme je vous disais au tout départ, notre intention, c'est que le plan d'urbanisme, votre office recommande que le plan d'urbanisme intègre notre proposition d'étude en audience publique avec les experts, avec les résidents, les commerçants ce projet-pilote qui est de fermer l'avenue Mont-Royal aux voitures et de l'ouvrir aux piétons avec du transport en commun et une piste cyclable. Ça, c'est la première chose qu'on vous demande.

1660 La deuxième chose, c'est qu'on dit : Vous avez l'occasion dans cette proposition-là de voir des exemples concrets que vous pourriez appliquer immédiatement et que tout le monde demande, des mesures de réduction de la place de l'automobile. Ça, il y en a plein. On peut augmenter le prix du stationnement, on peut recommander des péages sur les ponts ; on peut augmenter l'achalandage du transport en commun ; on peut augmenter les pistes cyclables. On peut faire plein de choses.

1665 Il y a eu une proposition qui nous a été faite par la CIDAM et le conseil d'arrondissement, je l'ai mise sur l'écran. On nous propose encore plus de monde sur les trottoirs, plus de voitures dans la rue, puis on rajoute des terrasses et on dit dans le journal tel quel, aujourd'hui : «Tant mieux sur les passants se marchent sur les pieds, les gens aiment la proximité.» Ça, c'est l'urbanisme qui a préparé cette étude-là. Non, mais où on s'en va avec ce genre... Moi je n'aime pas ça quand les gens me marchent sur les pieds. Je n'aime pas ça. J'aime ça la proximité. Mais pourquoi la proposition qui a été faite par Michel Labrecque lors des consultations, il dit : Mais on pourrait prendre une voie de stationnement et mettre en application ce rapport-là, ça changerait toute la question.

1670 Si on mettait les stationnements de vélos, il y en a 600, on est ben content parce qu'il n'y a pas de place pour se stationner en vélo, mais si on mettait ces 600 «bolars» de vélo dans l'allée, dans la première allée de stationnement, ça, c'est déjà aller dans la bonne direction. Si on mettait les terrasses dans la partie qu'on récupère de l'allée de stationnement, ça, c'est aller dans le sens du changement de paradigme qu'on vous offre, qu'on vous demande.

1680 **Mme MARIE-FRANCE PINARD :**

Si je peux me permettre d'ajouter...

M. JEAN PARÉ, président :

1685 Très rapidement.

Mme MARIE-FRANCE PINARD :

1690 Très rapidement que, dans le fond, ce qu'on voudrait, ce serait que ce projet-là serve d'exemple pour un changement complet d'attitude comme à Strasbourg, comme à Copenhague, une ville qui se prononce ouvertement pour la réduction du nombre de voitures. Ça veut dire beaucoup d'autres mesures, celle-là en est une parmi d'autres.

M. JEAN PARÉ, président :

1695 Très bien. Merci beaucoup, Madame, Messieurs. J'invite madame Phyllis Lambert au nom du Centre canadien d'architecture.

MÉMOIRE DU CENTRE CANADIEN D'ARCHITECTURE

Mme PHYLLIS LAMBERT :

1700

Bonsoir, Monsieur Paré, Monsieur Beauchamp, Madame Chauvin.

M. JEAN PARÉ, président :

1705

Bonsoir, Madame.

Mme PHYLLIS LAMBERT :

1710

Je vais présenter quelques éléments du mémoire et puis j'ai ajouté à mon mémoire un document que je vais mentionner plus tard.

1715

Premièrement, il y a les points forts du plan d'urbanisme. La Ville a produit un document for bien pensé en présentant un premier plan d'urbanisme pour le centre de l'Île de Montréal. Il y a des problèmes avec ça maintenant, mais il faut persister avec.

1720

Ses grands principes directeurs qui concernent le développement durable, le transport collectif, la consolidation des secteurs à construire ou à transformer, la diversité des usages, le développement optimal du Centre, la recherche de la qualité architecturale et urbaine ainsi que le respect des patrimoines bâtis et naturels et celui de l'environnement à travers l'Île sont louables et essentiels.

1725

Parmi les forces dans le document, le document tente d'intégrer les 11 politiques sectorielles en cours, dont celles de la culture, du patrimoine, de protection et de mise en valeur des milieux naturels ainsi que la stratégie d'inclusion du logement abordable.

1730

Un commentaire particulier que je veux citer, il serait important de rappeler en introduction au document que la plan d'urbanisme est un pacte social pour garantir l'avenir et nous indiquer, même si cela est déterminé par la loi, que la durée de la portée du plan est, et je ne sais pas, je ne suis pas sûre de combien d'années, en certaines parties, j'ai cru 10 ans, en certaines parties, 5 ans, alors ça, c'est à clarifier.

1735

Quant à la charte des milieux de vie montréalais, il est inacceptable de ne pas y retrouver la notion de protection du patrimoine bâti. On mentionne la protection du patrimoine naturel au point 6 et une architecture de qualité au point 2, sans y intégrer le principe d'harmonisation avec le patrimoine.

1740

Il y a certaines préoccupations liées au projet évidemment. Quelle que soit l'issue des défusions, le gouvernement du Québec devra reconnaître le plan d'urbanisme tel que présenté comme devant être le schéma d'aménagement de la CUM ou du conseil d'agglomération.

Il subsiste des préoccupations quant la mise en œuvre du plan, sa stratégie d'implantation et l'évaluation des résultats.

1745 Ceci dit, j'ajoute les préoccupations suivantes. L'application des règlements et je cite des lacunes, il y en a beaucoup, mais j'ai cité surtout un exemple où il y avait une maison classée intérieurement, extérieurement, la maison d'Ernest Cormier, et un bâtiment fut érigé au sud - c'est il y a longtemps, mais quand même, c'est un exemple incroyable - une maison s'est élevée au sud qui s'est élevée plus haut, un étage plus haut que ça devait être, coupant la vue et tout ça.

1750 Alors, il y a beaucoup d'exemples, mais je cite celui-là. C'est une maison classée. Il y a un ancien premier ministre du Canada qui a habité là. Ce n'est pas qu'il y a quelqu'un d'important qui a habité le bâtiment, mais il n'y a aucun respect, c'est ça le problème.

1755 Concernant la question de la réglementation, nous le savons déjà, le problème est majeur car il pose tout le défi de l'harmonisation de la Ville dans le contexte de l'autonomie des arrondissements. Il y a beaucoup de problèmes là-dessus. J'ai cité, certes, le cas du parc Jean Drapeau par exemple qui a un rôle de parc métropolitain mais dont le zonage relève de l'arrondissement Ville-Marie. Et puis évidemment il y a le problème entre le centre-ville et les arrondissements et, en plus de ça, les questions avec le Conseil du patrimoine, le pouvoir de
1760 démolir des bâtiments. Comment régler ça ? Parce que les arrondissements n'ont pas les experts pour les aider à évaluer des choses, les problèmes. Alors, il y a toutes sortes de questions comme ça.

1765 Un autre exemple, c'est la reconnaissance d'élément patrimonial par les services municipaux qui sont inscrits dans le plan d'urbanisme et le document complémentaire assure un certain encadrement. Toutefois, comment seront gérés l'émission des permis et surtout l'aide et les conseils qui pourront varier d'un arrondissement à l'autre ? Là, il y a un rôle très important évidemment pour le Conseil du patrimoine et que le Conseil ait plus de dents qu'il a maintenant.

1770 Commentaires spécifiques. Alors, la plupart de mon document touche l'architecture et la qualité du paysage urbain. La carte 2.1.1 par exemple du plan préliminaire «*Les secteurs à revitaliser*» démontre trop de secteurs pour que la Ville puisse entreprendre les travaux à l'intérieur d'une période de cinq ans ou dix ans, je ne sais pas laquelle, mais c'est pareil dans tous les cas, il y en a trop pour qu'on puisse prendre ça en main. Il est évident qu'une priorisation stratégique doit
1775 être mise en place. Mais je veux souligner des tas de choses qu'on pourrait faire à Montréal pour améliorer la qualité de la ville, qui ne coûtent pas grand-chose.

1780 Par exemple, avec très peu d'investissement, je cite Saint-Henri, à l'intersection de la rue Saint-Henri et de la rue Saint-Jacques, et les environs, aménager un carrefour, planter des arbres. Il y a des bâtiments, il y a faune urbaine magnifique, ça pourrait être vraiment un petit coin avec beaucoup d'agrément.

1785 Hochelaga-Maisonneuve, transformer la rue Morgan en véritable avenue en plantant des arbres de chaque côté en double rangée et mettre en valeur la partie ronde au sud. Le plan d'aménagement spécifique de l'ancienne Ville de Maisonneuve, planifié avec soin, exigeait des façades en pierre grise sur tous les cadastres, la présence d'églises étonnantes ainsi que des types de maisons tout à fait spécifiques à ce secteur, tout cela doit être protégé. Il faut contrôler la

1790 construction et l'intégration de nouveaux bâtiments et établir un programme d'implantation d'arbres et d'éclairage. Ça, il y a beaucoup d'endroits où on devrait faire ça. La rue boulevard Mont-Royal qu'on vient d'écouter, c'est un cas, et j'approuve tout à fait l'idée qu'ils ont soulevée.

1795 Alors, il y a le coin Lincoln-Tupper et Village Shaughnessy jusqu'au quartier Concordia. Ça, c'est un autre quartier qui a besoin de règlement, qui a besoin d'un plan d'ensemble parce qu'il y a des éléments tout à fait magnifiques là-dedans. les Sœurs Grises qui maintenant est à Concordia, la maison Shaughnessy, mais il y a aussi des bâtiments avec très peu de qualité. Alors ça, il faut contrôler le futur et puis vraiment structurer tout un quartier. Ceci peut être fait avec les arbres, mais pas juste planter des arbres, il faut s'occuper de comment on taille les arbres. On tue les arbres à Montréal, c'est absolument invraisemblable.

1800 Le traitement des bâtiments situés aux intersections... ça, c'est des petites choses dont je parle, mais si on fait ça un peu partout, c'est étonnant, permet effectivement d'assurer une transition harmonieuse et de donner une particularité intéressante à la ville. Que ce soit dans les arrondissements ou au centre-ville, les intersections intéressantes sont souvent marquées par des tourelles. Très souvent, elles sont en mauvais état ou manquantes complètement. Je cite Côte-
1805 des-Neiges et Sherbrooke et aussi il y a un autre que j'ai noté ce soir en venant ici, Rivard et Marie-Anne. Il y en a beaucoup comme ça où vraiment c'est marqué par des tourelles. Le plus souvent, de simples interventions d'entretien amélioreraient la qualité architecturale.

1810 Alors, on a besoin de l'exemplarité aussi. Plusieurs projets remarquables ont été développés dans le secteur du centre-ville au cours des dernières années, que ce soit le projet Milton-Parc, la Cité du multimédia, le Quartier international ou des projets récents qui sont en train d'être finis, le projet Faubourg du Québec et le Quartier des spectacles. Il faut faire l'analyse de ces projets, en étudier les impacts, les forces et les faiblesses, les modes de gestion et en tirer parti pour les grands projets à venir.

1815 Le réaménagement du secteur devenu le Quartier international de Montréal est l'exemple clé d'un développement de qualité et de créativité à tous les niveaux : l'aménagement du quartier et ses liens avec le square Victoria, la qualité architecturale et le choix de matériaux, l'aménagement paysager et le design du mobilier urbain, l'intégration de l'art public, et la façon
1820 dont c'était mis en place, dirigé avec grande compétence, mais aussi c'était un partenariat entre le public et le privé. Alors, c'est exemplaire. Puis tous les autres endroits doivent avoir ce même principe et le privé aussi était... les gens de... c'est un peu comme l'avenue McGill College où le même... malheureusement ce n'est pas aussi magnifique parce qu'il y a un problème d'architecture là-bas, mais quand même, c'est déjà quelque chose, un ajout important.

1825 J'ai ajouté au mémoire une copie des lieux inspirants, une présentation que j'ai faite au symposium Montréal 2017 en mai 2002, et je veux lire quelques passages là-dedans. Quand j'ai présenté ce document, j'ai dit : Je vais parler des places publiques comme élément structurant pour la ville en utilisant Montréal, Seattle et Barcelone et en liant la mise en place d'une telle
1830 stratégie au processus public.

1835 La ville est pleine de blessures qui résultent de la construction des voies rapides et des autres démolitions irréflechies faites au cours des années 60 et 70. Tout ceci est le résultat d'une période où on n'avait pas encore élaboré le concept de construire une ville autour des lieux inspirants. Nous pourrions et nous devrions nous doter d'une stratégie claire et audacieuse qui sera la toile de fond dont nous avons besoin pour relier ces nouveaux projets conçus comme des centres d'activités. Je ne parle pas ici des anciens plans, je suggère plutôt et recommande fortement que l'on développe un concept avec des programmes qui seraient reliés, c'est-à-dire une idée liée aux phénomènes physiques. Une telle stratégie pourrait se concentrer sur les places
1840 publiques. Cette stratégie serait extrêmement souple et ça apporterait des particularités de chaque secteur.

1845 Montréal a des secteurs très très... je dis ça tout le long et c'est vraiment quelque chose qu'on doit sortir, et on ne parle pas de ça dans le plan du tout, avec les nouveaux squares et jardins, éventuellement une série de squares et de parcs publics, des lieux inspirants attireront les résidents et les visiteurs partout sur l'Île identifiant l'histoire local et les événements sociaux.

M. JEAN PARÉ, président :

1850 Je vais vous demander de conclure le plus rapidement possible, Madame Lambert.

Mme PHYLLIS LAMBERT :

1855 Ma conclusion, c'est avec le processus. La présence des œuvres d'art dans les places publiques... je dis la même chose dans mon mémoire, je lis toujours dans la présentation 2002. Alors, la présence des œuvres d'art dans les places publiques ainsi que la création d'espaces publiques eux-mêmes doivent faire partie intégrante d'un processus de développement à partir d'une compréhension de l'histoire du site et à partir d'un engagement du public. Cet engagement se traduit par un processus régulier de consultation publique et la tenue de concours jugés par un jury compétent et dûment constitués.
1860

1865 Et évidemment, dans les quartiers, c'est un problème parce que beaucoup de ces audiences publiques sont faites par le CCU et encore pas des gens qui ont une vue plus large de la chose, et ça, c'est très essentiel. Alors, il faut trouver une façon d'avoir une consultation plus large pour beaucoup de quartiers pour les quartiers de Montréal.

1870 Aussi, la dernière chose que je veux ajouter, c'est évidemment la question très importante de l'habitation. Maintenant comme nous le savons, il y a beaucoup de construction, les coûts montent terriblement, mais ça ne veut pas dire que les gens ont plus d'argent. Et l'habitation sociale est vraiment très très importante. Là-dedans, il y a toutes sortes d'organismes privés et publics et parapublics qui doivent être mis en œuvre et ça doit être coordonné aussi.

M. JEAN PARÉ, président :

1875 Madame Lambert, vous êtes plus qu'un témoin privilégié, vous êtes même un acteur important sous bien des aspects de la qualité que Montréal a pu, je dirais, conserver malgré ce qu'on lui a fait subir.

Mme PHYLLIS LAMBERT :

1880 Et on en ajoute maintenant.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1885 De la qualité ?

Mme PHYLLIS LAMBERT :

1890 Oui, avec des projets comme le quartier international, c'est vraiment... je crois qu'il y a peu de villes qui pourraient se vanter d'un tel quartier. C'est magnifique, c'est vraiment formidable.

M. JEAN PARÉ, président :

1895 Ce que j'allais vous demander peut-être à partir de cette idée-là, si vous aviez soit une addition ou une amélioration que vous considérez plus importante ou plus stratégique au plan d'urbanisme, quelle serait-elle ?

Mme PHYLLIS LAMBERT :

1900 Je crois que le plan... vous savez, une des grandes valeurs de ce quartier international, c'était une stratégie de circulation, et puis on prend cette même stratégie pour les nouveaux hôpitaux. C'est-à-dire au lieu de décider que la la la... on dit : Voilà, on met les hôpitaux où il y a beaucoup de gens qui doivent y aller tout le temps dans un secteur qui est desservi par les services en commun et les autres, on peut les mettre dans un endroit qui n'est pas desservi
1905 comme ça.

Je crois qu'il faut voir ça avec l'éclairage, la plantation des arbres et évidemment ces lieux identifiables, les parcs et les squares, même les petits quartiers où on peut aménager. Je crois que si on faisait ça un peu partout dans la ville, on commencerait vraiment à avoir quelque chose
1910 d'important. Pour moi, c'est stratégique d'agir comme ça. Évidemment, toujours avec la grande importance, l'habitation sociale. Parce qu'on ne peut pas avoir une ville où il y a des riches et des pauvres, on connaît les grands problèmes sociaux, des habitants surmenées et des quartiers où on n'a pas d'espoir. Ça, ce n'est pas possible.

1915 **M. JEAN PARÉ, président :**

Monsieur Beauchamp ?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1920

Oui, j'aimerais revenir avec vous sur une question que vous soulevez dans votre mémoire, qui est le problème de l'autorité de la ville centrale et de l'autorité des arrondissements. J'ai l'impression que vous avez peur qu'il y ait des grands principes définis par la Ville, mais que ces principes-là ne soient pas reconnus par les arrondissements.

1925

Est-ce que vous avez des suggestions pour harmoniser ces deux niveaux d'intervention ?

Mme PHYLLIS LAMBERT :

1930

Oui, parce que je crois que concernant le centre-ville, tout le monde peut venir dans les consultations publiques et y mettre ses connaissances et ses volontés, ses... non pas ses volontés, mais ses raisons, ses craintes et ses problèmes. Mais dans les arrondissements, il n'y a pas ce genre de... on n'a pas accès à des gens avec... pas nécessairement en tout cas, un accès à des gens qui ont un jugement, et très souvent, vous savez, on ne voit pas très bien la rue dans laquelle on habite. On ne voit pas très bien la saleté de la maison dans laquelle on vit sauf si on vient un jour comme ça.

1935

Alors, je crois que c'est très très important d'avoir des gens de l'extérieur du quartier, comme on a dans le centre-ville. Il y a toujours des gens d'un peu partout qui peuvent intervenir et puis là, je discute évidemment la question du Conseil du Patrimoine qui a quand même un jugement qui peut apporter, mais ça touche uniquement quand il y a des questions de patrimoine et puis c'est très important pour la démolition. Ça, c'est un grand problème.

1940

Vous savez dans un quartier, on croit qu'on veut faire de l'argent mettons, je ne sais pas, plus de bâtiments en hauteur ou des commerces ou quelque chose comme ça en détruisant les éléments qui donnent le caractère à ce quartier. On a tellement d'expérience de ça à Montréal. Je crois qu'il faut trouver une autre façon. Je ne sais pas exactement, parce que vous savez, à une époque donnée quand il y avait la question des audiences publiques, il y avait un groupe de gens, je faisais partie de ce groupe, et nous avons fait toute une série d'études - et je pourrais vous les envoyer, je ne sais pas si je peux les trouver, mais si oui, je vais vous les envoyer - où on avait vraiment essayé de trouver des façons où on pourrait avoir des audiences, quels sont les gens des audiences qu'on pourrait trouver pour des questions mesurables ou des bâtiments d'une certaine qualité ou d'une certaine taille je veux dire, pas qualité d'architecture, ça, c'est donné de l'importance pour la collectivité, un mot qu'on n'utilise plus, mais c'est dommage.

1945

1950

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

1955

Et donc, vous pensez que finalement, c'est en ayant des processus de consultation publique dans les arrondissements, mais qu'ils soient ouverts à des gens venant de l'extérieur que la discussion peut avoir lieu et qu'on peut améliorer les projets ?

1960

Mme PHYLLIS LAMBERT :

Exactement.

1965 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1970 C'est la troisième fois que je pose cette question-là aujourd'hui, alors les gens qui vont lire les verbatim vont penser que j'ai une toquade, mais vraiment c'est par rapport à l'outil qu'est le plan d'urbanisme, il y a un changement de vision dans la façon dont l'outil est formulé, outre le fait que c'est maintenant pan montréalais, avant le plan d'urbanisme, la Ville de Montréal était très très spécifique, l'encadrement réglementaire était très rigide et il y a eu une volonté d'évoluer vers un outil qui permet beaucoup plus de dynamisme et de flexibilité.

1975 **Mme PHYLLIS LAMBERT :**

Effectivement.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

1980 Ma question est donc la suivante. On se retrouve avec un cadre réglementaire à deux niveaux, un niveau qui couvre l'ensemble du territoire et un niveau qui est pris en charge par l'arrondissement. On a modifié un petit peu les catégories d'affectation du sol au niveau plus large et plus régional et on permet une certaine mixité d'usages dans certaines catégories d'affectation. L'encadrement au niveau de la qualité architecturale s'est énormément resserré, il y a eu
1985 beaucoup de travail qui a été fait au niveau du service de développement urbain pour identifier des ensembles de bâtiments qui méritent d'avoir une forme d'encadrement. Ma question est donc la suivante : Il y a un encadrement important au niveau du bâti qui est proposé dans l'outil préliminaire version 2004, mais il y a une flexibilité au niveau des usages. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de penser que... en fait, quelle est votre réaction à ça ? Je peux donner l'exemple de la
1990 conversion d'un bâtiment industriel dans un quartier industriel au complet qu'on convertit. On conserve les enveloppes, puis on met de l'habitation, mais on pourrait mettre d'autres choses aussi, mais dans un tissu, dans un milieu densément bâti comme plusieurs quartiers de Montréal où il y a déjà la présence d'usages multiples, il y avait une continuité d'usages dans le cadre réglementaire de la version 1992 qui était très forte, qui était forcée par l'encadrement
1995 réglementaire, qu'on ne retrouve pas dans la version 2004, ou en tout cas pas aussi intense.

J'aimerais connaître votre réaction par rapport à ça.

Mme PHYLLIS LAMBERT :

2000 Je peux dire deux choses. Je crois que la loi de la nature, c'est la diversité et, vous savez une phrase n'est pas faite avec uniquement des I ou des T. On ne peut pas faire des mots avec ça. Alors, je trouve que le principe de diversité est très important et ça change avec le temps, avec... La société change tout le temps. Il y a des secteurs de la ville qui ont une sorte de qualité à une époque donnée et d'autres... Mais je crois que la question de la diversité est fondamentale,
2005 mais il y a une autre question.

2010 On avait ces règlements, que ceci devrait être industriel, ceci devrait être commercial, ceci devrait être résidentiel, et ça, c'est une loi qui vient de la fin du siècle dernier, non, pas dernier, le 19^e siècle où il y avait des usages... il y avait des odeurs par des industries, il y avait des vents. On ne devait pas mettre des maisons à l'est des fumées, toutes sortes de choses. C'était vraiment pour éviter toutes ces choses-là qu'on a mis le zonage qu'on avait mis. Mais on n'a plus un monde comme ça, on n'a plus l'industrie dure comme ça. On n'a pas d'industries polluantes comme ça, on n'a pas... et puis c'est tellement important. Une des choses que nous avons à Montréal, c'est vraiment ces petits quartiers avec leur mixité et ça, c'est formidable et puis ça va changer. Ça va pas toujours rester pareil. Et on transforme même les églises maintenant en habitation.

2020 Je regrette d'une certaine façon de voir les églises parce qu'on perd l'intérieur, mais quand même, moi je trouve que c'est quand même une façon d'utiliser un bâtiment où on a perdu l'utilisation. Ça garde une mémoire. Puis, vous savez dans ces espaces transformés, il y a des espaces qu'on ne pourrait jamais trouvés maintenant. Moi, je suis tout à fait pour cette mixité.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2025 J'aimerais savoir comment vous réagissez à l'outil qui est proposé pour le suivi de la mise en œuvre du plan d'urbanisme, c'est-à-dire un bilan annuel en commission du conseil.

Mme PHYLLIS LAMBERT :

2030 Pardon ?

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2035 Il est proposé pour la mise en œuvre du plan d'urbanisme qu'il y ait un bilan qui soit fait annuellement en suivi des actions proposées au plan et que ce bilan soit soumis au public en commission du conseil.

Mme PHYLLIS LAMBERT :

2040 Moi je trouve... je ne sais pas si c'est faisable tous les ans, mais tous les deux ans sûrement. Je trouve que c'est très important d'avoir un bilan qui revient, de pouvoir savoir où on est, où on s'en va. Je trouve que c'est très important et je trouve qu'une des raisons pourquoi je suis toujours tellement... je pousse tellement l'idée des consultations publiques, c'est parce que je l'ai vu marcher ici à Montréal d'une façon extraordinaire.

2045 Vous savez, quand vous avez les gens qui font quelque chose, ils portent toujours une paire de lunettes d'une couleur spéciale. On est tous prisonniers de nos têtes, n'est-ce pas, et de notre expérience et de toutes ces choses. Alors si vous avez un petit groupe de gens qui font un plan pour un quartier, o.k., on doit présenter quelque chose, mais que ce soit regardé par des gens qui ont l'expérience de ce quartier ou d'un autre quartier, et vous avez des gens avec tellement de talent, avec tellement d'intelligence, avec tellement de points de vue créateurs, que de ne pas utiliser ça, ce serait une grande erreur.

2050

2055 Je cite le cas de McGill College Avenue. Ça allait être une désastre et les audiences
publiques ont vraiment changé ça ; c'était les premières audiences publiques. Le Vieux-Port,
c'était fantastique parce que dans le Vieux-Port, il y avait des audiences publiques, on a travaillé
ça pour dire, pour trouver les utilisations de trois secteurs de la vieille ville, juste une façon de le
faire, n'est-ce pas, et on a créé un document, une bible et ç'a évité toutes sortes d'horreurs qui
seraient venues autrement. Ça a évité des ministres qui disaient : «Ah, je veux enlever les
quais», des ministres qui disaient ça ou toutes sortes de choses. C'était la voix des gens de la
Ville, c'était vraiment très extensif comme consultation publique. C'est ce genre... les utilisations
évoluent, alors, ce n'est pas un plan directeur qui dit : «Ceci doit être...» Vous savez ? C'est
2060 mutable, mais en même temps, les principes majeurs restent.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2065 Merci.

M. JEAN PARÉ, président :

Merci beaucoup. Merci, Madame Lambert.

2070 **Mme PHYLLIS LAMBERT :**

Merci à vous.

2075 **M. JEAN PARÉ, président :**

Je vous dis à vous, également aux gens de Mont-Royal, Avenue Verte, s'il y a des
documents qui s'ajouteraient à votre mémoire et que vous voulez laisser à la Commission, on les
reçoit avec plaisir.

2080 **Mme PHYLLIS LAMBERT :**

J'ai des documents, je les donne à...

2085 **M. JEAN PARÉ, président :**

Madame Bertrand va s'occuper de ça.

Mme PHYLLIS LAMBERT :

2090 Parfait, merci.

M. JEAN PARÉ, président :

Merci à vous, Madame Lambert.

2095

Mme PHYLLIS LAMBERT :

Et je vais essayer de trouver cet autre document.

2100

M. JEAN PARÉ, président :

Très bien. Quant à nous, nous prenons une pause de 10 minutes et nous revenons dans 10 minutes.

2105

SUSPENSION... REPRISE

M. JEAN PARÉ, président :

2110

Alors, il reste encore 5 personnes à entendre ce soir. Je rappelle que la Commission poursuit cette deuxième partie d'audience demain à 10 h, mais ça se déroulera au bureau de l'office, dont au 1550, Metcalfe, 14^e étage. Donc, demain avant-midi et demain après-midi. Nous tiendrons deux dernières séances le 29 juin, mardi, le lendemain de l'élection, dans l'après-midi et le soir. Et ce sera la fin de la deuxième partie de l'audience. Alors, j'appelle maintenant monsieur Antonio Palermo.

2115

MÉMOIRE DE M. ANTONIO PALERMO, CITOYEN

M. JEAN PARÉ, président :

2120

Bonsoir, Monsieur. Voulez-vous vous asseoir devant le micro ? Et je sais que vous avez été un fidèle auditeur de plusieurs des séances de cette Commission, alors, je vous invite à vous asseoir.

M. ANTONIO PALERMO :

2125

Merci. Le monsieur qui est passé avant moi, il vous a posé un problème, je pense que j'ai la solution.

M. JEAN PARÉ, président :

2130

Bon. Alors, on vous écoute, Monsieur.

M. ANTONIO PALERMO :

2135

Mon mémorandum ici parle de faire un métro. La première phase, ce serait un métro qui partirait d'un bout de l'Île à l'autre. Certainement ce tracé, ce n'est pas peut-être dans la partie populeuse, mais c'est justement que je voudrais qu'il soit fait par là parce que les terrains qui ne sont pas construits seront construits et seront bien construits parce qu'il y a le métro.

2140

Naturellement, vous connaissez que quand on passe les services, les infrastructures, après qu'on a fait les infrastructures, c'est toujours plus coûteux. Alors, la Ville devrait se préoccuper d'au moins faire un tracé disons sur plan de ce métro que j'appelle le numéro 6 et qui traverserait la Ville de Montréal dans le centre nord à partir de Senneville, ou disons dans cette partie-là, s'en irait à Pointe-aux-Trembles et passerait naturellement par la carrière Miron, par Côte-Vertu, par Sauvé ou Crémazie et traverserait aussi dans cet autre vieille carrière qui se trouve entre Pie IX et Saint-Michel.

2145

2150

Vous savez, faire des grosses constructions, moi je suis dans la construction justement, et on doit creuser, mais nous avons déjà creusé avec les carrières. Alors, faire des grosses bâtisses sur ces fondements-là, c'est utile, c'est économique. Et continuer vers l'est jusqu'à Pointe-aux-Trembles. Maintenant, il traverse des terrains qui ne sont pas habités, c'est justement un peu le problème. On ne veut pas mettre la charrue avant le bœuf, il faut savoir faire des dépenses. Mais c'est justement que je veux que ce soit fait par là parce que nous allons avoir une grosse construction dans les terrains vagues.

2155

Et pour avoir un Montréal grand, parce que le but vraiment, c'est d'avoir un Montréal de 7 ou 8 millions d'habitants, où les mettre ? L'Île de Montréal, la Ville de Montréal est circonscrite par les rivières, vous le savez, alors, il faut que les terrains soient tous utilisés.

2160 Alors, si nous faisons le métro, et parlons de la première phase, ce serait de faire ce métro
d'un bout de l'Île à l'autre. La deuxième phase, ce serait d'apporter le métro jusqu'à Ottawa ;
j'expliquerai après les raisons. Ottawa aussi, c'est une ville et c'est notre voisine, il faut la
considérer. Il y a beaucoup de gens qui vont et viennent. Si vous imaginez seulement les
accidents avec le char, le métro, il n'y a pas d'accident à moins que c'est un accident pas prévu
comme on dit, mais un métro donnerait moins de temps pour circuler et il serait plus sécuritaire et il
2165 sera plus économique pour les gens qui vont à Ottawa et viennent à Montréal.

Ça, c'est la deuxième phase et, la deuxième phase, je voudrais qu'il s'allonge jusqu'à
Québec. Les raisons. Moi je suis, disons, projeté dans la ville. On parle que nous sommes 7
milliards de gens et on veut nous réduire à 800 millions. Moi je dis le contraire : je voudrais qu'on
2170 fasse 10 milliards et 20 milliards de gens, je voudrais qu'il y ait une population et surtout au
Canada. Nous sommes seulement une trentaine de millions dans un grand pays. Nous ne
comptons pas pour grand-chose dans le cadre international, mondial, 30 millions.

Si nous regardons un peu le projet dans la population, nous allons réfléchir sur le Japon.
2175 Le Japon, c'est une petite île à peu près comme la Nouvelle-Écosse, elle est aussi au même
parallèle, un peu plus grosse. Hey, 100 millions de gens, ils nous vendent tout ce que nous
achetons, même ma plume est faite au Japon. Et nous, nous achetons. Alors, nous avons besoin
du monde.

J'imagine que d'ici 20 ans, les rives du Saint-Laurent et les rives de l'Outaouais auront une
2180 population de 20, 25, 30 millions d'habitants. C'est quoi ça ? Bien ça, c'est la vie. Il faut faire
quelque chose maintenant certainement.

Nous avons maintenant un autre problème. Nous avons le problème que, comme on
2185 appelle ça... la pollution, les chars. Les métros fonctionnent à l'électricité. Nous pouvons
convaincre les gens d'abandonner leur char et prendre le métro, le métro, l'autobus, le transport en
commun, enfin... Comment les convaincre ? Il faut que nous fassions quelque chose comme le
métro.

Tenez, dimanche soir, nous avons eu une mauvaise réponse. 15 paroisses sont parties.
2190 Ah, Seigneur, ça fait 200 ans qu'on se chicane et on n'a jamais encore trouvé une façon comment
nous amalgamer. Voilà une raison comment nous amalgamer, de faire un métro qui attache, qui
lie tous ces citoyens qui sont éparpillés sur la Ville de Montréal. Naturellement, il faut le faire.

Je ne voudrais pas disons maintenant mettre une phrase mal placée, mais je vais la dire et
2195 vous allez m'excuser si elle est mal placée. La Ville de Montréal, ça fait deux ans qu'ils possèdent
l'Île de Montréal et elle n'a rien faite. Si elle avait projeté le métro de Senneville à... seulement le
projeter, les villes auraient eu une sympathie de rester avec. Non, elle s'est préoccupée
seulement de faire l'évaluation.

2200 Moi, j'ai un garçon à Kirkland, il a une petite maison. 30% d'augmentation de taxes !

M. JEAN PARÉ, président :

2205 Monsieur Palarmo, je vais vous demander de vous en tenir à votre mémoire et de conclure. D'accord ?

M. ANTONIO PALERMO :

2210 Oui, parfait. Alors, je vous l'ai demandé avant parce que c'est un sujet qui ne devait pas être rentré là-dedans. Je m'excuse, et vous faites bien.

M. JEAN PARÉ, président :

2215 Ça va.

M. ANTONIO PALERMO :

2220 Maintenant, faites le métro pour convaincre le monde de prendre les transports en commun, éliminer la pollution, une partie de la pollution. Nous avons un autre projet qui fait partie aussi du projet que j'ai présenté, le tunnel sous la Métropolitaine. Je parle toujours des constructeurs parce que j'ai fait de la construction à partir de 7 ans avec mon grand-père.

2225 Pour faire un tunnel dans mon temps, on le faisait au pic et à la pelle. Maintenant, on a toute une machinerie. Si nous faisons un tunnel en dessous d'un métro, en dessous de la Métropolitaine, et qui embrasserait toute la circulation, nous pourrions même contrôler la pollution. Si le trajet, si les chars, si les *trucks* passaient dans le tunnel avec un certain appareil, moi j'ai un garçon qui est à l'université à Boston et ils sont là qu'ils font une certaine étude sur purifier l'air. Alors, ce serait... peut-être qu'on n'a pas encore réussi, ça prend du temps, mais on pourrait faire
2230 une machinerie, une espèce de *screen* ou... enfin, qui purifierait l'air. Ça, c'est un travail digne des humains.

 Maintenant, si nous faisons le tunnel...

2235 **M. JEAN PARÉ, président :**

 Monsieur Palermo, je vais vraiment vous demander de conclure.

M. ANTONIO PALERMO :

2240 Oui. Bon, nous allons faire le tunnel en dessous du métro, nous allons gagner le terrain en haut pour faire de la construction et pour faire de Montréal une grande ville. La valeur du terrain qui se trouve sur la Métropolitaine vaut le coût pour faire le tunnel. Alors, aux embouchures du tunnel, on contrôlera l'air.

2245

2250 Mon projet ne consiste pas seulement à faire du travail, mais le résultat du travail serait de purifier aussi l'air et d'avoir une ville digne de pouvoir vivre en dedans. Aussi, parce que je serai bref, je viens vous dire que la Ville de Montréal devrait acheter un territoire un peu loin où il n'y a pas d'habitation pour déménager sur ce territoire toutes les industries appelons ça misérables et utiliser les terrains, les sols pour la construction et l'habitation et le commerce, etc., pour faire une ville de 8 à 10 millions pour faire face, parce que la Ville de Montréal est sise dans un continent qu'aucune ville ne peut se comparer à Montréal, avec la voie maritime.

2255 **M. JEAN PARÉ, président :**

D'accord. Ça va être la fin de votre intervention, Monsieur Palermo. Je ne peux pas vous laisser parler plus longtemps.

2260 **M. ANTONIO PALERMO :**

Merci.

M. JEAN PARÉ, président :

2265 Et avant que vous vous en alliez, juste une précision que je voulais savoir. Le projet de métro dont vous parlez, est-ce que votre idée, c'est de le faire en souterrain sur toute la longueur ?

M. ANTONIO PALERMO :

2270 Le métro ?

M. JEAN PARÉ, président :

2275 Un métro souterrain ?

M. ANTONIO PALERMO :

2280 Oui, nous devons utiliser le terrain naturellement. Pour utiliser le terrain, il faut le faire en souterrain. Creuser... les coûts, je parle d'expérience, pas de théorie, moi j'ai travaillé en Belgique dans... je connais ça, alors je peux dire que creuser en bas, c'est seulement du travail. Le même ciment pour faire le tunnel, donc, nous allons avoir un double sol comme on dit, en haut et en bas, alors, le métro doit se faire en dessous pour utiliser la surface pour la construction.

2285 **M. JEAN PARÉ, président :**

Très bien. Merci beaucoup, Monsieur Palermo. Nous prenons note de votre mémoire.

M. ANTONIO PALERMO :

2290 Je vous remercie beaucoup.

M. JEAN PARÉ, président :

2295 Merci, Monsieur. J'appelle maintenant la Table sur le logement social à Verdun, madame
Marianne Héroux.

MÉMOIRE DE LA TABLE SUR LE LOGEMENT SOCIAL À VERDUN

Mme MARIETTE HÉRAUT :

2300

Bonsoir.

M. JEAN PARÉ, président :

2305

Bonjour, Madame Héraud.

Mme MARIETTE HÉRAUT :

2310

En fait, mon intervention de ce soir est relativement aux orientations données par le plan d'urbanisme en matière de développement résidentiel et donc, notamment en matière de logement abordable pour les ménages à faible revenu. Quand je parle abordable, j'entends abordable dans le sens où les ménages ne dépensent pas plus de 30% de leur revenu pour pouvoir se loger. Donc, cette question-là, en fait cette clientèle-là semble être exclue, oubliée du plan d'urbanisme qui ne donne que des orientations timides à ce sujet-là.

2315

Tout d'abord sous le vocable abordable, il y a une panoplie de définitions qui ne signifient pas la même chose selon les interlocuteurs. Donc, ç'a été déjà évoqué, mais je voudrais insister là-dessus. Le terme abordable semble être utilisé pour finalement contenter tout le monde, pour que chacun y trouve son compte. Au final, on ne sait plus si on parle de condo abordable, de logement locatif abordable pour moyen revenu, de logements sociaux financés par le programme Logement Abordable, volet privé, et dans ce cas-là, donc ce ne sont pas des logements abordables pour des clientèles à faible revenu quand on sait qu'un 4½ peut se louer jusqu'à 800 \$ par mois.

2320

2325

Donc, en fait, la seule impression qui ressort, c'est que finalement il s'agit de logements privés qui sont subventionnés et qui ne s'adressent qu'à des clientèles à moyen ou modeste revenu. Donc, la mention de logement abordable est très floue dans le plan d'urbanisme et finalement la Ville de Montréal ne donne pas sa propre définition finalement de qu'est-ce que c'est le logement abordable au sens où l'entend le plan d'urbanisme

2330

2335

D'après les déclarations qui ont été faites par le Service d'urbanisme, le logement abordable inclut les logements sociaux, mais pas uniquement. Donc, il y a plusieurs logements sous ce terme-là, mais on ne sait pas finalement à qui ça s'adresse, quelle est la volonté concrète de la Ville. La différence de revenu est quand même très importante quand on parle de ménage à faible revenu ou moyen revenu, et pour ces deux catégories de clientèle-là, finalement il y aurait un type de logement qui départagerait en plusieurs catégories. Donc, nous jugeons que ce n'est pas très clair, comme je vous le disais tout à l'heure, c'est comme si ça servait à contenter tout le monde, mais qu'au final, on ne s'y retrouve pas.

2340 Il n'y a aucune orientation dans le plan d'urbanisme qui ne vise à lutter contre la pauvreté
et l'exclusion sociale via la construction de logements sociaux. Il est mentionné construction de
logements sociaux dans le cadre de la revitalisation urbaine intégrée, mais pas finalement dans le
cas de la lutte à la pauvreté. Là, je crois que c'est quand même une lacune surtout quand on sait,
2345 donc, que les logements sociaux et communautaires sont les seuls moyens pour que ces
clientèles-là accèdent à des conditions de vie décentes. Donc, dans l'orientation 2.1, je crois,
améliorer la qualité de vie, dans le plan d'urbanisme, il me semble que ça fait quand même défaut.

2350 Nous sommes tout à fait conscients que fixer des objectifs en matière de logement social,
ça ne dépend pas uniquement de la Ville de Montréal, mais aussi, donc, de ce que le
gouvernement, de ce que les gouvernements voudront bien contribuer à réaliser. Cependant, la
Ville est quand même un des principaux partenaires et pourrait dès lors afficher une volonté
politique claire d'agir dans ce sens-là et énoncer une vision en matière de logements sociaux.

2355 La référence dans le plan d'urbanisme est souvent faite à la notion de mixité. On parle de
diversité d'habitat, donc de logement de tous types, mais finalement, étant donné, je reviens
encore une fois là-dessus, il n'y a rien pour les clientèles à faible revenu, je me demande si on peut
véritablement parler de mixité sociale en faisant cela.

2360 Quand on a parlé dans les dernières consultations publiques, on a parlé d'habitat
diversifié, on a parlé des nouveaux arrivants, donc de besoins futurs, mais rien n'a été indiqué pour
le maintien des populations à faible revenu dans les quartiers traditionnels. Donc, là aussi je crois
qu'il y a une carence. Il faudrait vraiment, nous ce qu'on demande, c'est de faire des mentions
pour construire des logements, je ne sais plus comment je vais les appeler, mais je dirais
«adéquats» pour des gens qui n'ont pas une capacité élevée de paiement.

2365 Le plan se focalise aussi beaucoup sur les programmes d'accession à la propriété. Donc,
souvent j'ai l'impression que ça concerne surtout les personnes à revenu moyen ou élevé. À ce
propos-là, on peut noter un changement d'orientation dans l'utilisation des programmes de
Rénovation Québec, notamment les nouveaux volets qui existent. Alors, finalement est-ce qu'ils
2370 vont pouvoir être utilisés pour rénover le stock de logement locatif et être jumelés avec des
programmes pour subventionner des coopératives ? L'accès à la propriété pour des personnes à
faible revenu, ça passe par du logement communautaire, par le logement coopératif qui a d'ailleurs
été reconnu comme une forme d'accès à la propriété et le développement de ce type d'habitat
n'est pas planifié. Donc, là aussi je m'interroge un petit peu par rapport à ça.

2375 À l'occasion des dernières consultations publiques, il y a eu plusieurs moyens qui ont été
donnés, qui vont être discutés, on a eu l'impression, à d'autres consultations à l'automne sur la
stratégie d'inclusion du logement abordable. Parmi celles-ci, j'ai retenu les exigences lors de la
vente de terrains municipaux ; je suis un peu sceptique parce que cette piste semble assez
2380 restrictive étant donné que les terrains municipaux ne sont pas très nombreux. L'optimisation des
programmes de subvention à l'habitation ; alors, est-ce uniquement pour subventionner finalement
le marché privé, pour faire du logement abordable pour moyen revenu ? Donc, encore une fois, ça
exclut les faibles revenus. Enfin, l'adaptation de certaines normes d'urbanisme ; est-ce que la Ville

2385 prévoit des interventions auprès du gouvernement pour faire modifier certains éléments du cadre législatif, notamment concernant la stratégie d'inclusion du logement abordable ? Et si oui, est-ce qu'il est prévu de demander des amendements à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme ?

2390 De plus, je crois que c'est à la page 27 du plan, on rappelle simplement les programmes existant de logements sociaux et communautaires, AccèsLogis et Logement Abordable, ce sont des programmes qui existent déjà et qui vont plus ou moins s'achever avec la fin de l'opération 5000 logements en 2005. Alors, qu'est-ce qui finalement est préconisé pour poursuivre ça ? Encore une fois, je sais très bien que le gouvernement n'a pas vraiment donné d'orientation claire, mais comment la Ville de Montréal se positionne par rapport à cette question-là ?

2395 Je voudrais juste conclure en disant que quel que soit le terme, l'appellation et le programme de subvention, on voudrait vraiment voir inscrit dans le plan d'urbanisme une volonté ferme de lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale via la construction de logements à prix peu élevé, donc, dans le cadre de la gamme de logements diversifiés. C'est sûr que le développement résidentiel, c'est vraiment une politique de développement, mais ça doit être aussi placé au cœur
2400 d'une politique de lutte contre l'exclusion. Le plan d'urbanisme adopte les notions de développement durable, donc ça inclut ça aussi, les communautés intégrées et inclusives ; il doit adhérer notamment à la notion de responsabilité intégrale pour tout l'ensemble de la communauté.

2405 Et enfin, je terminerai juste sur un des moyens aussi que l'on préconise, c'est que le programme environnemental Révi-Sol consacre en priorité justement les projets de développement de logements sociaux pour être accordé dans le cas de la décontamination des terrains.

2410 **M. JEAN PARÉ, président :**

Merci beaucoup, Madame Héraut. Madame Chauvin ?

2415 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

2415 Madame Héraut, il y a eu plusieurs mémoires qui nous ont été soumis par le FRAPRU, des groupes de ressources techniques, des comités logement et il y a vraiment convergence à l'effet que le plan d'urbanisme reconnaisse la nécessité de maintenir les populations locales dans leur milieu de vie et qu'un des volets qu'une telle politique commande, c'est d'avoir des programmes qui permettent du logement social pour les gens à revenu modeste.

2420 Ce message-là est très clair avec les amendements à la charte de la ville si c'est nécessaire et à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Maintenant spécifiquement dans le cas de Verdun, dans votre mémoire, il est indiqué, je crois que c'est au Sommet de Montréal, il avait été lancé l'idée par le maire de l'arrondissement de faire une centaine de logements sociaux par
2425 année à Verdun et votre mémoire fait état aussi que la Table sur le logement social à Verdun est née à peu près à ce moment-ci, que vous avez déposé en janvier 2004 probablement au conseil d'arrondissement, mais ce n'est pas spécifié, un plan de logement social.

2430 J'aimerais que vous me fassiez peut-être une petite mise à jour sur ce plan ambitieux qui avait été lancé lors du Sommet de 2002 et sur le plan de logement social de 2004.

Mme MARIETTE HÉRAUT :

2435 D'accord. Juste pour clarifier, la Table sur le logement social, elle est née en fait dans le cadre de la crise du logement qui s'est vraiment intensifiée en 2001, 2002. À la suite du Sommet de l'arrondissement, la recherche de partenaires s'est effectuée. Donc, c'est vraiment dans ce cadre-là que la constitution des partenaires s'est effectuée. Le plan de développement qui a été déposé, il a été déposé non pas au conseil d'arrondissement, mais à la première consultation publique sur le plan d'urbanisme dans l'arrondissement Verdun. Pour ce qui est des moyens préconisés, il y a quand même une panoplie de choses, et on a évoqué la possibilité d'effectuer des réserves foncières, donc, soit via l'arrondissement, soit via une société acheteuse qui disposerait des terrains pour les mettre à contribution au logement social.

2445 On a aussi insisté sur une politique d'inclusion de logements sociaux. Donc, c'est surtout en référence à des modèles étrangers qui ont été faits, je crois que j'en parle aussi dans le mémoire qui a été déposé. On a fait pas mal de recherche à ce sujet-là, puis l'ordre du 20% nous semblerait raisonnable. Donc, c'est sûr que c'est à ce niveau-là que ça nécessiterait des modifications réglementaires parce que je crois que ce n'est pas permis encore à l'heure actuelle. On a beaucoup insisté dans ce sens-là.

2450 Et aussi, donc, essayer de jumeler les programmes de rénovation avec des programmes de financement pour transformer les logements qui sont insalubres ou avec des problèmes de... toutes les problématiques qui rassembleraient les problématiques du logement, éviter la conversion en condo, puis favoriser le développement de coop. C'est vraiment ça.

2455 À Verdun, donc, il existe actuellement le programme de la conversion au condo qui est vraiment très manifeste. Donc, ce serait aussi d'arrêter ça ou du moins le limiter. Pour le moment, donc, favoriser ça. Surtout là où on insiste aussi sur le plan de développement, c'est aussi quelque part contrer les besoins des nouveaux arrivants. Les besoins à Verdun, ils sont là : c'est surtout des familles monoparentales ou des personnes seules et également des personnes âgées. La demande en logement n'est pas nécessairement pour des logements famille, donc, c'est des logements de plus petite superficie. Je ne sais pas si ça se retrouve dans d'autres arrondissements, mais c'est aussi ça. Donc, préconiser des logements ou temporaires ou longue durée ou en coop, mais vraiment pour personnes seules. À Verdun, la population change. Le vieillissement de la population est général, mais c'est quand même assez prépondérant là-bas.

2470 Donc, en gros, l'échéancier a été fixé sur 5 ans, l'opération 5 000 logements, et donc, 100 logements sociaux par année, c'était peut-être beaucoup, mais c'est ce qui avait été annoncé. Donc, on a planifié à travers les programmes AccèsLogis et Logement abordable, volet communautaire, donc, un quota de logements par quartier soit en réhabilitant, soit en favorisant la

construction neuve. C'est ce dernier point qui est problématique étant donné qu'il y a peu de terrains vacants, ça rejoint encore une nouvelle fois... pour garder les terrains vacants.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2475

Est-ce que la Table de concertation a entrepris ce que la Ville appelle dans le plan d'urbanisme d'appliquer la stratégie de revitalisation urbaine intégrée où on fait intervenir les intervenants du milieu communautaire, du milieu scolaire, du milieu de la santé, du milieu municipal effectivement aussi, tout le monde ensemble, pour établir les meilleurs moyens de répondre aux besoins de la population locale en matière de logement? Est-ce que c'est l'optique dans lequel la Table sur le logement social travaille ?

2480

Mme MARIETTE HÉRAUT :

Il y avait à l'époque où les projets pilotes ont été lancés, en fait que la sélection s'est faite, Verdun avait déposé un projet de revitalisation urbaine intégrée qui n'a pas été sélectionné. À l'heure actuelle, c'est sûr qu'on y pense, mais c'est surtout la Table développement social qui elle rassemble l'ensemble des représentants de milieux communautaires et institutionnels dont la Table logement social fait partie qui serait plus apte à mener ce genre de chose. Mais quand le projet a avorté, il n'a pas été repris mais... en ce moment, mais peut-être qu'à l'automne, ça pourrait être envisageable.

2485

2490

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Je crois qu'il y a quand même un bon pourcentage de logements sociaux actuellement à Verdun ; est-ce que je me trompe ?

2495

Mme MARIETTE HÉRAUT :

Non, c'est vrai, c'est le cas.

2500

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Et vous soulignez une particularité que quand même la demande de logements est pour des logements de faible superficie, ce qui est quand même assez particulier dans le contexte montréalais, ou en tout cas dans le neuf, on cherche à... Donc, ça encouragerait peut-être la conversion de bâtiments existants puisque plusieurs sont de petits appartements ?

2505

2510

Mme MARIETTE HÉRAUT :

Oui, mais ce qu'il faut savoir aussi, c'est que l'arrondissement Verdun du fait entre autres de la conversion en condo perd ses habitants ; le phénomène est vraiment très présent, et nous,

2515 on cherche vraiment à maintenir ces populations-là dans le quartier, dans les quartiers de la terre ferme, puis c'est ça.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2520 Vos préoccupations et vos recommandations sont très claires et elles recourent celles de plusieurs organismes qui oeuvrent en matière du logement.

Mme MARIETTE HÉRAUT :

2525 O.K.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Merci, Madame.

2530 **Mme MARIETTE HÉRAUT :**

Merci.

M. JEAN PARÉ, président :

2535 Monsieur Beauchamp ?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

2540 J'ai cru comprendre vers la fin de votre mémoire que vous aviez comme une préférence pour les coopératives ; est-ce que je me trompe ?

Mme MARIETTE HÉRAUT :

2545 Non, c'est ça. Le développement de logements HLM est plutôt compromis, mais c'est surtout que le développement de coopératives permet d'agir sur plusieurs panels de la lutte à la pauvreté. D'une part, ça fait partie des programmes d'accession à la propriété pour les ménages à faible revenu, mais ça permet aussi une responsabilisation collective, citoyenne qui fait peut-être quelquefois défaut à ces personnes-là et qui ont besoin justement d'avoir un moyen de prise en charge autonome.

2550 L'accès à une coopérative justement permet de faire ça, permet finalement un soutien et une évolution de la personne par elle-même. Par ailleurs, donc, c'est aussi garant quelque part d'une certaine mixité sociale, car dans la coopérative peuvent loger des personnes... l'aide à la personne ne sera pas la même selon son revenu, donc, plusieurs catégories de personnes
2555 pourront loger dans le même bâtiment en échelonnant faible revenu à moyen revenu.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

2560 Savez-vous s'il existe des études comparatives du maintien en état de logement entre par exemple des coopératives et les HLM ? Parlons de la durabilité d'un logement. Un logement s'use, les comptoirs vieillissent, etc. Est-ce qu'on a des études comparatives sur, par exemple l'état au bout de 10 ans d'un logement en HLM et d'un logement en coopérative ? Savez-vous s'il y a des comparaisons comme ça ?

2565

Mme MARIETTE HÉRAUT :

Entre HLM et coopérative ou logement social et logement privé ?

2570

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Entre HLM et coopérative à l'intérieur d'un logement social.

Mme MARIETTE HÉRAUT :

2575

Je sais qu'il y a des études qui ont été faites séparément, notamment par la Fédération des coopératives montréalaises, mais sur les coopératives mêmes, c'est-à-dire sur comment ça fonctionne, l'entretien et tout ça. Sur la comparaison HLM et coopérative, ça ne me dit rien.

2580

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

Vous ne pensez pas. Bon. C'est vous qui êtes compétente, merci, Madame.

M. JEAN PARÉ, président :

2585

Merci beaucoup, Madame Héraud. Alors, j'appelle maintenant Les Amis de la montagne.

MÉMOIRE DE LES AMIS DE LA MONTAGNE

2590 **M. JEAN PARÉ, président :**

Bonjour, Madame Guilbault.

2595 **Mme SYLVIE GUILBAULT :**

Monsieur le Président, Monsieur et Madame les commissaires. Premièrement, nous nous excusons sincèrement de ne pas vous avoir déposé de mémoire avant pour vous permettre de nous lire.

2600 **M. JEAN PARÉ, président :**

Mais vous avez 10 minutes pour le lire, maximum.

2605 **Mme SYLVIE GUILBAULT :**

Oui, je me suis déjà fait chicaner d'ailleurs. Si vous me permettez, j'ai un petit document de 4 pages qui fait juste donner les grands points de notre présentation.

2610 **M. JEAN PARÉ, président :**

C'est ce qu'il faut.

Mme SYLVIE GUILBAULT :

2615 Que je vous donnerais maintenant.

M. JEAN PARÉ, président :

2620 Excellent. Alors, on vous écoute, Madame Guilbault. Bonjour, Madame Trépanier.

Mme SYLVIE GUILBAULT :

2625 Alors, les présentations sont faites. Merci. On va être brèves parce qu'on doit dire en entrée en matière que le Mont-Royal est très présent dans le plan d'urbanisme, alors on ne peut pas s'en plaindre, mais on a quand même quelques points à apporter.

2630 Peut-être le premier point... juste un petit mot sur Les Amis. On existe depuis près de 20 ans. Les Amis ont été un des organismes avec d'autres organismes partenaires à initier des démarches auprès du gouvernement du Québec pour que le Mont-Royal soit reconnu par une loi provinciale et également Les Amis de la montagne ont été identifiés comme un organisme partenaire de la Ville de Montréal dans la réalisation des objectifs du Sommet de Montréal.

Donc, tout ça pour nous est lié autant avec le gouvernement qu'avec la Ville de Montréal, l'importance de reconnaître le Mont-Royal à Montréal et au Québec.

2635

Le plan d'urbanisme, le document qui est présenté est selon nous très stimulant. C'est un document qui parle de développement durable, donc, ils sont tout à fait en accord avec, je dirais les attentes des citoyens, les attentes qui sont par rapport au Mont-Royal. Là, c'est un point de vue plus général sur le plan d'urbanisme.

2640

Également, ce qu'on s'attend cependant du plan d'urbanisme, c'est peut-être d'aller un petit peu plus loin que les grands énoncés et arriver à prioriser un peu plus les actions. Depuis les deux dernières années, on a beaucoup parlé du Mont-Royal dans plusieurs documents, que ce soit au Sommet sectoriel, au Sommet de Montréal, la Commission des biens culturels, il y a eu beaucoup de consultations publiques, la recommandation de la ministre pour créer l'arrondissement historique et naturel, des consultations, l'Oratoire Saint-Joseph, le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges, le groupe Chambers en vue de l'énoncé de politique sur le patrimoine, l'avant-projet de politique sur les milieux naturels, Rapport Cliche qui est à la Ville de Montréal sur la création d'une Table de concertation et le plan d'urbanisme.

2645

2650

Donc, le Mont-Royal est très présent dans les préoccupations, on le voit dans plusieurs documents. Cependant, ce qui nous préoccupe ou enfin, là où on souhaite un peu plus aller de l'avant, c'est dans les actions. On fait le constat que présentement le décret du gouvernement n'est toujours pas officialisé, la délégation de gestion est toujours en discussion ; on ne sait pas encore quel va être le mode de gestion, l'organisme responsable et ça fait déjà plus de 15 mois qu'on a annoncé l'arrondissement historique et naturel.

2655

Il y a un nouveau responsable pour le Mont-Royal, on est rendu à la quatrième personne qui a été nommée en deux ans, ce qui est beaucoup, et la Table de concertation n'est toujours pas formée, n'est toujours pas en place. On parle que ce sera pour l'automne 2004, enfin, on l'espère. Cette table de concertation, mode de gestion, délégation de gestion, c'est ce qui va faire en sorte que tous les grands principes, les grandes orientations vont être maintenant appliquées, il va y avoir des plans d'actions. C'est peut-être ce qui nous manque le plus pour le Mont-Royal, c'est dire : Où est-ce qu'on s'en va ? Comment on va agir ? Et comment ça va se faire et quelles sont les priorités ?

2660

2665

Il faut dire que... comme c'est comme pour tout le monde dans la Ville de Montréal, on fera affaire avec 4 arrondissements et une municipalité reconstituée. Donc, c'est encore un autre exercice qui devra être fait au cours des prochains mois pour voir comment tout ça va se gérer pour la montagne.

2670

Le Mont-Royal, en particulier avec le plan d'urbanisme, qu'est-ce qui est présenté ? Bon, dans les choses qu'on considère, comme je le mentionnais, qui doivent être mises en place, ce sont les structures, le plan directeur à finaliser, autant le plan directeur pour l'ensemble de la montagne parce qu'il y a un plan de mise en valeur qui a été produit en 1992, qui doit être mis à

2675

jour, mais il n'y a jamais eu de plan directeur comme tel ; il n'y a pas non plus de plan directeur pour le parc du Mont-Royal. Donc, c'est des choses qui doivent être vraiment établies pour qu'on puisse passer à l'action et que tout le monde puisse travailler vers les mêmes objectifs.

2680 Un point très important - et je vais passer la parole à Marie-Odile Trépanier pour vous l'expliquer plus en plus détail - c'est le territoire à préciser parce que partout on parle du Mont-Royal, mais nulle part on sait exactement où est-ce que ça commence et où est-ce que ça finit. Alors, on a présenté devant l'Office il y a un an, en juin 2003, un document lors des audiences publiques sur le document complémentaire au plan d'urbanisme où on en a parlé du territoire, 2685 également devant la Commission des biens culturels lorsqu'il y a eu le décret, enfin le projet de décret, il y un territoire qui a été identifié et Les Amis de la montagne ont présenté un document qui demande d'élargir le territoire pour qu'il soit plus large que l'arrondissement historique et naturel.

2690 **Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :**

Je suis obligée de référer rapidement au mémoire que Les Amis de la montagne avait présenté sur le document complémentaire où la proposition était faite. En gros, Les Amis ont présenté à plusieurs instances une proposition pour élargir le territoire de l'arrondissement du 2695 Mont-Royal, et on est toujours en suspens parce qu'on en sait pas encore quelle sera la décision de la ministre si toutefois elle se décide à décréter l'arrondissement de façon définitive, mais à l'heure actuelle, le plan d'urbanisme, lui, ne considère que le territoire qui a été mentionné en février 2003, ça ne correspond pas au territoire du Mont-Royal effectif, c'est-à-dire le massif, les flancs ne sont pas totalement inclus dans l'arrondissement, le territoire prévu à l'heure actuelle.

2700 Alors, ce que Les Amis avaient proposé, c'était grosso modo qu'on identifie une aire de protection patrimoniale et paysagère autour de l'arrondissement du Mont-Royal qui inclut nécessairement le massif, c'est-à-dire tout ce qui est en hauteur, tout ce qui est les flancs. C'est d'ailleurs ce qui porte flanc, entre guillemets, à l'insécurité parce que les flancs, c'est très 2705 vulnérable, c'est vulnérable sur le plan topographique, c'est vulnérable sur le plan de l'architecture, sur le plan paysager, et à l'heure actuelle, il y a beaucoup de ces flancs qui sont exclus de la mesure de protection.

2710 Alors, on pense par exemple au flanc sud du Mont-Royal sur la rue... de Sherbrooke au parc, ce n'est pas dans l'arrondissement historique et naturel ; c'est reconnu sur la carte 2.6.1, c'est reconnu comme des secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle, par contre cette carte-là, c'est la carte du patrimoine bâti. Les aspects paysagers ne sont pas pris en considération et le lien avec le Mont-Royal n'est pas pris en considération non plus.

2715 Alors, le lien avec le Mont-Royal, et j'explique un petit peu plus le mémoire qu'on avait présenté, c'est de reconnaître de façon beaucoup plus explicite l'implantation des bâtiments, pas simplement leur valeur architecturale, mais l'implantation sur le sol, sur des terrains en pente, ce que ça suppose comme difficulté d'implantation de construction, les éléments topographiques, les effleurements rocheux, les aménagements paysagers, les coulées vertes, la nature de la

2720 végétation qui est différente en pente que sur terrain plat, les jardins, les jardins en pente, les rocailles, etc. Donc, tous ces éléments-là mériteraient d'être pris en considération.

2725 Vous allez me dire que c'est pris en considération dans le document complémentaire, mais le document complémentaire ne porte que sur l'arrondissement historique et naturel tel que reconnu pour le moment par un peu tout le monde. Or, ce que nous, on propose, ce que Les Amis proposent, c'est que le plan d'urbanisme, peu importe l'arrondissement, le territoire de l'arrondissement officiel, que le plan d'urbanisme reconnaisse l'importance du massif, reconnaisse l'importance des flancs et invite à la fois la Ville et les arrondissements à adopter des mesures spécifiques, pas juste dire «c'est des secteurs d'intérêt patrimonial», mais c'est des secteurs d'intérêt patrimonial liés au Mont-Royal. C'est pour ça que Les Amis proposent que tout le territoire qui est sur la carte soit identifié comme une aire de protection patrimoniale et paysagère du Mont-Royal.

2735 Et ça, on l'a dit à ce moment-là, mais aujourd'hui, c'est particulièrement important de le répéter parce que ça devrait être dans le plan d'urbanisme et dans le document complémentaire. Voilà.

M. JEAN PARÉ, président :

2740 Merci. Donc, ça fait le tour de ce que vous nous dites à l'égard du plan d'urbanisme ?

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

2745 Non.

M. JEAN PARÉ, président :

Non ? Bon, il vous reste 2 ou 3 minutes pour terminer, Madame Guilbault.

2750 **Mme SYLVIE GUILBAULT :**

2755 Il reste deux pages. Donc, on a repris les balises d'aménagement qui sont proposées au chapitre sur le Mont-Royal et juste... parce qu'il y en a 6, alors rapidement pour vous dire un petit peu ce qui est préoccupant sur le Mont-Royal. Évidemment on parle de protection du milieu naturel. Pour l'avoir vécu lors des derniers mois avec les différents chantiers qui sont en cours sur le Mont-Royal, ce qui manque, je crois, dramatiquement pour le Mont-Royal et peut-être pour tous les projets dans les milieux naturels, c'est d'exiger des études d'impact sur l'environnement pour les grands chantiers, présentement ce n'est pas le cas, comme on demande des études d'impact par rapport au patrimoine bâti.

2760 Une meilleure connaissance des milieux naturels, parce que si le Mont-Royal, c'est vraiment sa valeur naturelle écologique, donc il faut avoir une meilleure connaissance, ce qui n'est pas le cas présentement.

2765 Également prioriser des secteurs menacés ou en danger. On en a parlé beaucoup dans tous les autres documents, en particulier le flanc nord du Mont-Royal où il y a une forêt de chênes centenaires entre autres et une régénérescence qui est importante à cet endroit-là.

2770 Quand on parle des nouvelles constructions ou des constructions, la deuxième balise de l'aménagement, on revient toujours avec l'importance de reconnaître sur le Mont-Royal des zones. On parle du noyau vert, et on dit dans le noyau vert, ce qui est le parc et les deux cimetières principalement, on devrait même plus que seulement encadrer les développements, mais peut-être aller même jusqu'à interdire certains développements ou certains usages. On peut parler de mausolée par exemple ou d'antenne de communication. Enfin, il y a des choix à faire pour dire... il y a des restrictions plus grandes dans le noyau vert et il y a la couronne institutionnelle et la ceinture résidentielle. Donc, d'identifier ces trois secteurs-là.

2780 Dans l'aspect du transport - si je saute à ce point-là - le transport, les voies cyclables, piétonnes, le Mont-Royal est entouré d'autoroutes, il est parcouru d'une autoroute également ; la voie Camilien-Houde est autour de la montagne. Il y a les deux échangeurs présentement qui sont en cours, qui sont en travaux ou en étude, mais si on parle de développement durable d'une ville qui se marche, qui se vit par les Montréalais, donc, apporter une importance particulière à tous les liens avec le Mont-Royal. Parce que présentement, c'est vraiment... le développement a été fait pour les automobiles. Alors, c'est un point important à prendre en considération.

2785 Je vous dirais en conclusion, qui est très courte ici, trois points. Ce qui est important et ce qu'on vit présentement qui est difficile, bien qu'on ait de beaux engagements et de belles intentions, les ressources présentement ne sont pas là et ce qu'on entend plus dire qu'autre chose, c'est que les budgets sont coupés et le personnel est déjà débordé que ce soit à la Ville ou ailleurs. Alors, si on a un beau plan, ce serait important d'avoir également des ressources nécessaires à accorder un régime de gestion qui est soigné et efficace. Assurer la participation active de la collectivité et des organismes, ce à quoi on croit beaucoup, et je pense que ne serait-ce que la participation des gens aux consultations publiques peuvent vous prouver l'intérêt de la communauté. Et des mécanismes de suivi, des mesures et des mécanismes de suivi nous apparaissent essentiels parce que c'est la seule façon de mesurer ce qu'on fait et d'ajuster en fonction d'où on doit aller.

2795 Alors, c'est trois points-là seront à développer dans notre mémoire.

2800 **M. JEAN PARÉ, président :**

Très bien. Seront à développer dans votre mémoire ?

2805 **Mme SYLVIE GUILBAULT :**

Parce que là, vous avez trois lignes.

M. JEAN PARÉ, président :

2810

D'accord. Très bien. Mais est-ce à dire que vous allez nous soumettre un autre mémoire, Madame Guilbault ?

Mme SYLVIE GUILBAULT :

2815

Peut-être qu'on peut préciser un peu parce que ce qu'on vous a apporté, à moins que tout soit pris en note...

M. JEAN PARÉ, président :

2820

Tout est pris en note.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

2825

Tout est pris en note, Madame.

M. JEAN PARÉ, président :

2830

Oui, puis on ne tient pas à recevoir des choses additionnelles à moins que vous puissiez les déposer ce soir.

Mme SYLVIE GUILBAULT :

2835

On ne tient pas à en écrire plus non plus. Alors, excellent.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

On se comprend.

2840

M. JEAN PARÉ, président :

Alors, Madame Guilbault, dans un premier temps, la carte que vous avez eu l'amabilité de nous remettre, une petite question. Si je ne m'abuse, on n'y trouve pas le périmètre du l'arrondissement historique et naturel réel ou projeté ; est-ce exact ?

2845

Mme SYLVIE GUILBAULT :

Oui, on s'excuse. Il n'est pas là. On a plusieurs cartes et celle-là n'est pas là.

M. JEAN PARÉ, président :

2850

C'est juste pour éviter la confusion. Donc, les lignes qui sont indiquées, c'est les limites des arrondissements au sens municipal ?

Mme SYLVIE GUILBAULT :

2855 Oui.

M. JEAN PARÉ, président :

2860 De même que le site du patrimoine défini par la Ville de Montréal autrefois en vertu de la Loi des biens culturels. Très bien.

Mme SYLVIE GUILBAULT :

2865 On pourra vous procurer une carte avec... si vous le souhaitez.

M. JEAN PARÉ, président :

2870 Non, c'est juste pour qu'il n'y ait pas de confusion pour ceux qui regardent la carte. La question de fond que je voudrais vous poser, c'est : Vous avez un nouveau périmètre proposé par Les Amis de la montagne et ça correspond à ce que madame Trépanier, donc, nous a expliqué ; ce périmètre-là, est-ce que vous considérez comme tout simplement un remplacement de l'arrondissement historique ou naturel ou un territoire protégé à partir et en vertu des prérogatives municipales ?

2875 **Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :**

2880 Idéalement, ce qui a été demandé à la ministre de la Culture, c'est d'adopter ce périmètre-là, mais si elle ne le fait pas, on va se retrouver dans ce que nous, on considère comme un vide, c'est-à-dire qu'il n'y aura pas de préoccupation pour le Mont-Royal en dehors d'un arrondissement qui est un peu restreint. Et c'est pour ça qu'on propose que la Ville intervienne dès maintenant sur un territoire plus vaste à partir de ses propres pouvoirs et qu'elle puisse appliquer dans son document complémentaire, évidemment dans le plan d'urbanisme qu'elle énonce les grandes lignes, mais que dans le document complémentaire, on élargisse l'application du chapitre sur le Mont-Royal par exemple à un territoire plus grand, qu'on reconnaisse les trois types de zone qu'on avait identifiés, nous, le noyau vert, la couronne institutionnelle et la ceinture résidentielle. C'est surtout la ceinture résidentielle qui fait problème, quand je parlais des flancs tout à l'heure, et ça, c'est proprement de compétence municipale. Alors, municipale... dans ma tête, c'est toujours la Ville et ses arrondissements.

2890 **M. JEAN PARÉ, président :**

Bien sûr.

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

2895 Avec le partage qui existe entre eux. Mais on sait très bien que le plan d'urbanisme et le document complémentaire, leur rôle, c'est justement d'énoncer les grandes lignes, les grands principes qui devront baliser l'action des arrondissements.

M. JEAN PARÉ, président :

Très bien. Monsieur Beauchamp ? Ça va. Madame Chauvin ?

2900

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Juste pour clarifier sur le périmètre que vous proposez, est-ce que c'est le périmètre que vous aviez proposé lors des consultations ? Est-ce qu'on pourrait dire que c'est le périmètre proposé au décret, mais auquel on a ajouté ce que j'appellerais une zone de forte pente ? C'est un peu comme ça que vous nous l'avez présenté.

2905

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉR :

Bien, c'est le massif. La montagne, c'est tout ce qui s'élève au-dessus des terrasses en fait.

2910

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Donc, il y aurait des zones de pentes, de fortes pentes qui n'auraient pas été incluses dans le périmètre proposé dans le décret ?

2915

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉR :

C'est ça.

2920

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Parce que c'est des zones de contrainte ; c'est comme ça que vous le décrivez ?

2925

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉR :

Oui, exactement, mais quand on regarde sur la carte, ça inclut une bonne partie du territoire de Westmount parce qu'on sait très bien que la pente tombe abruptement et de façon très raide sur Sherbrooke à bien des endroits. Donc, nous, on a descendu ça jusqu'à Sherbrooke.

2930

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

O.K. Peut-être des éléments un peu plus précis de votre mémoire. Vous demandez qu'il y ait des études d'impact qui soient faites pour les projets majeurs, que les dispositions des plans d'implantation et d'intégration architecturale des arrondissements et de la Ville reconstituée soient précisées, que les vues précisées au plan d'urbanisme soient identifiées formellement,

2935

2940 numérotées, qualifiées. Je prends des exemples d'actions concrètes que vous souhaitez qui soient réalisées de façon à mieux gérer le Mont-Royal. Qui devrait faire ça ?

2945 Parce que là, quand je reviens à la première page, il y a la Ville centrale, les trois arrondissements, la Ville de Westmount, Les Amis de la Montagne, le Bureau du Mont-Royal, la Table de concertation. Il y a donc plusieurs acteurs. Qui devrait faire quoi dans ça ? Puis j'ai pris l'exemple des études d'impact, ce serait un promoteur : le promoteur devrait faire ses études. Comprenez-vous le sens de ma question ?

Mme SYLVIE GUILBAULT :

2950 Bien, les études d'impact... à moins que je ne m'abuse, présentement c'est demandé au promoteur de fournir une étude d'impact ou une étude patrimoniale. Mais présentement, je vais vous donner l'exemple de l'Oratoire Saint-Joseph qui nous ont contactés pour dire : «Écoute, on aimerait bien, nous, faire une étude d'impact, mais ça n'existe pas. Il n'y a personne qui peut nous dire où partir. Donc, on va faire nos propres balises.»

2955 Alors, j'en ai parlé aux gens de la Ville pour dire, «oui, on peut leur donner quelques critères, mais ce serait à faire.» Donc, au moins il y a ces outils-là, à moins que... enfin, moi je n'en ai pas connaissance, ils existent peut-être, puis les propriétaires institutionnels non plus ne le savent pas, qu'au moins les outils soient mis en place.

2960 Qui va les appliquer ? C'est une très bonne question que vous avez. Vous avez oublié le Conseil du patrimoine dans votre...

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

2965 Dans ma liste. Mais par exemple, on dit dans le plan d'urbanisme, et là ce n'est pas à l'intérieur du périmètre, ou peut-être l'est-ce, les deux échangeurs, est-ce qu'à votre avis ces travaux-là devraient faire l'objet d'une étude d'impact, d'une consultation publique ? Comment vous voyez le processus qui accompagnerait ces travaux-là ?

2970 **Mme SYLVIE GUILBAULT :**

Ce sont des projets majeurs effectivement. Présentement, des projets de voirie de tel ordre ne sont pas nécessairement soumis à la consultation publique. Enfin, il y a eu par exemple l'échangeur Parc des Pins, il y a eu une certaine forme d'information et de discussion publique, mais, bon, le projet va de l'avant. Dans les projets de cette importance-là, c'est évident avec des populations, des quartiers autour, des impacts sur le Mont-Royal, pour nous, ça paraît évident. Il faut qu'il y ait un processus ouvert, transparent et qui, par étape, qui se poursuive sur des chantiers aussi gros qui ont une importance aussi majeure sur la montagne.

2980 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

2985 Il y a eu un mémoire hier, je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de le voir, par un architecte ou urbaniste qui a fait le tour du Mont-Royal pour montrer tous les accès... en fait, l'absence d'accès piéton, alors, améliorer les aspects piéton et cyclable. Dans votre vision, comment devrait être priorisées les interventions sur les accès piéton et comment les travaux pourraient être coordonnés parce qu'il y a quand même plusieurs acteurs au niveau de la montagne ? Est-ce que vous avez une vision par rapport à ça ?

2990 **Mme SYLVIE GUILBAULT :**

2995 Enfin, le plan de mise en valeur du Mont-Royal a déjà identifié en 1992 des actions. On a fait le tour de la montagne, il y a eu des études, il y a une consultation publique. Il faut faire le bilan, qu'est-ce qu'on a réalisé. Le fait que les deux échangeurs, je vous dirais, l'échangeur Parc des Pins, Les Amis, ça fait 18 ans qu'on est sur ce dossier-là, il a été repris par la CEDEQ, les deux échangeurs qui sont présentement en étude ou en travaux, c'est important, c'était des priorités, des priorités... Maintenant, c'est des priorités, ils tombent en morceaux, donc, c'est des priorités financières également.

3000 Mais le plan de mise en valeur du Mont-Royal avait déjà identifié ces priorités. On parlait d'accès, des escaliers. Plusieurs ont été réparés, mais il y en a encore qui sont en mauvais état, l'entrée Peel est en très mauvais état. Également dans le plan de mise en valeur, il y avait le chemin de ceinture qui a été avancé, mais qui est présentement un peu sur la glace avec les discussions qu'il y a avec le cimetière, mais ce sont... il y en a déjà. Ça déjà été identifié, il faut juste dire, remettre à jour ce plan.

3005 **Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :**

3010 Oui, c'est ça, on est dans les limbes tout simplement parce qu'il n'y a pas la table de concertation, elle n'est toujours pas là ; le plan de mise en valeur n'est toujours pas révisé et il devrait être soumis à la table de concertation. Donc, oui, on est dans les limbes.

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

3015 Donc, finalement, l'ensemble des actions sont pas mal identifiées, c'est les intervenants, la priorisation et la méthode d'intervention qui restent à établir ? Je vais trop loin ?

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

3020 Vous allez trop vite.

Mme SYLVIE GUILBAULT :

3025 Il reste sûrement encore un peu de dentelle. Peut-être que les interventions majeures sont là, mais rapidement, parce que... par exemple un projet qui n'est pas d'aussi grande envergure, mais qui est important, des projets de condos sur l'avenue Cedar présentement qui sont en

discussion depuis l'année passée qui reviennent. On parle de 70 unités de logements qui vont s'ajouter au bout de l'avenue Cedar. Là, il y a une bretelle, il y a déjà l'Hôpital Général, il y a déjà un problème de circulation. Il y a une entrée piétonne pour le parc à cet endroit-là et là, on dit : «On commence à construire les condos et on verra ensuite.» Ça fait partie des préoccupations, mais ce n'est pas prioritaire. Ce n'est pas pris nécessairement en compte au même moment. Alors, il se présente d'autres projets de développement et puis il faudrait que l'accès à la montagne soit considéré comme une priorité également.

3030

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

3035

Merci beaucoup.

M. JEAN PARÉ, président :

3040

Monsieur Beauchamp ?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

3045

Juste un petit commentaire. Si vous voulez ça, ce qu'il faut faire avancer très très vite, c'est votre table de concertation qui puisse définir un processus et identifier des acteurs pour que vous arriviez... sinon, effectivement, on ne peut pas se mettre en moratoire indéfiniment. Il faut que les règles du jeu soient clarifiées et que les gens aient un processus clair auquel tout le monde se réfère. Mais c'est intéressant comme problématique.

3050

M. JEAN PARÉ, président :

Merci beaucoup, Madame Guilbault, Madame Trépanier. Alors, j'appelle maintenant monsieur Dinu Bumbaru au nom d'Héritage Montréal.

3055

MÉMOIRE DE HÉRITAGE MONTRÉAL

M. JEAN PARÉ, président :

Madame Lessard, bonsoir. Bonsoir, Monsieur Bumbaru.

3060

M. DINU BUMBARU :

3065

Bonsoir, Monsieur le Président, Madame la Commissaire, Monsieur le Commissaire. On vous remercie de cette occasion qui nous est donnée. C'est pour nous un moment très important qu'on situe dans l'histoire de la Ville autant que dans la gestion des questions de contingent sur balistique.

3070

Héritage Montréal est un organisme qui a été fondé en 1975 pour encourager la protection du patrimoine dans une diversité de champs ; on y reviendra tout à l'heure, la façon dont on organise la vision de ce thème, mais pour nous, c'est clair que les outils d'aménagement sont un lieu d'inscription prioritaire de cette préoccupation.

3075

Il a été fait mention un peu plus tôt ce soir par madame Lambert de l'affaire McGill College, on la situe également dans un contexte historique puisque c'est le 20^e anniversaire de cette affaire qui a été quand même un point de départ assez important. À l'époque, notre préoccupation était autant sur l'objet, la perspective sur le Mont-Royal à partir du centre-ville, que sur l'idée d'avoir des règles claires et appliquées intelligemment.

3080

On souhaiterait apporter un message premier qui est un appui au document, à la proposition. Pour nous, il est extrêmement recevable, extrêmement valable également comme proposition. Évidemment, il y a des améliorations qu'on pourra suggérer. Nous avons d'ailleurs établi à l'occasion de la construction de ce document une relation de travail avec l'équipe, et qui a été tout à fait fructueuse. Madame Marie Lessard ici présente, membre de notre conseil d'administration et présidente du comité patrimoine et aménagement de l'organisme, ainsi que moi-même avons pu participer au comité aviseur et ç'a été bien apprécié.

3085

3090

Les principaux objectifs de notre présentation sont d'insister sur certains aspects mis de l'avant et de voir aussi à soulever la question de mise en œuvre qui est une préoccupation de premier ordre dans notre... Héritage Montréal a participé plus récemment, le thème de plan d'urbanisme est revenu à quelques reprises dans nos démarches entreprises sur la loi 9, le projet de loi 9 qui fait la manchette encore ces jours-ci, mais également sur le projet de loi 33 et, plus récemment, nous avons adopté en assemblée générale une résolution demandant, sur la base des progrès notoires réalisés par la collaboration des acteurs notamment investis là-dedans, demandant que le plan d'urbanisme, la future politique du patrimoine, le Conseil du patrimoine de Montréal et l'Office de consultation publique soient protégés dans le cadre de la réorganisation et que ces instruments demeurent effectifs sur l'ensemble du territoire.

3095

3100 Pour nous, le plan d'urbanisme est un... enfin, c'est le premier plan pour l'ensemble de l'Île depuis le plan Terrier de 1702, je crois. C'est quand même assez important. Mais on le voit d'abord comme un pacte, comme un document cohérent qui repose sur des analyses fines et qui va bien au-delà d'un simple document d'affectation des usages et des densités.

3105 On y voit un engagement également de l'administration à appliquer les objectifs et les règles qui y figurent. Encore là, l'idée d'un pacte entre une administration et la population, les divers acteurs qui façonnent le territoire. On souligne, on apprécie plus particulièrement la place qui est reconnue au patrimoine dans ce projet. Le patrimoine pour Héritage se qualifie peut-être sous forme des cinq doigts qu'on apprécie avoir l'occasion de démontrer, d'exposer. Ce sont les types qui peuvent être localisés sur une carte.

3110 Il y a une réflexion actuellement sur une politique du patrimoine qui parle d'objets mobiliers, du patrimoine immatériel ; quand on parle d'aménagement, c'est ce qu'on peut localiser, qui est quelque part et qui a tendance à y rester. C'est le patrimoine d'intérêt écologique, le patrimoine d'intérêt paysager, mais évidemment le bâti, l'archéologique et le commémoratif.

3115 Le plan identifie plusieurs de ces thèmes. Ils ne sont pas tous là, ils ne sont pas tous articulés dans cette pensée générale et on peut espérer que la politique du patrimoine fera une amélioration de ce côté-là, mais ce serait préférable peut-être d'emblée d'employer cette taxonomie.

3120 Le plan identifie des mécanismes de protection, l'attribution, le statut, les mécanismes de contrôle. Il y aurait peut-être lieu d'améliorer les définitions parce que toujours on parle de protection, mais très rarement on définit qu'est-ce que ça a comme effet réel. Ce serait peut-être intéressant. Mais on suggérerait par exemple qu'au niveau des incitatifs qui est un élément qui est avancé là-dedans, on ait une affirmation peut-être plus ferme sur le programme fédéral d'incitatifs
3125 fiscaux, donc, de sorte que cet élément prenne pleinement conscience et qu'il soit un élément promoteur en mode d'attente.

3130 Également un élément qui nous semblerait très important, c'est de développer des modalités pour assurer la qualité des études patrimoniales. On sait que c'est assez chaotique et aléatoire pratiquement la qualité des études qui sont fournies et pour nous, c'est une préoccupation de plus en plus vive. Par exemple, y aurait-il lieu, enfin, la question des études d'archéologie, les études patrimoniales, il y a des budgets dans certains cas, dans d'autres, c'est laissé à la discrétion du promoteur. Ce serait une règle à instaurer.

3135 La question des bonus également nous apparaît intéressante, mais on se pose la question, à qui est-ce qu'on va les refuser à partir du moment où on les acceptera à certains. Il y aurait peut-être lieu d'avoir des critères un peu moins larges, c'est-à-dire plus précis pour effectuer de triage-là.

3140 D'autres mécanismes pourraient peut-être être explorés. Le fameux PPCMOI, le plan particulier de construction, de modification, d'occupation et d'implantation, enfin, si je ne me trompe

pas, le zonage conditionnel, enfin, il y en a plusieurs qui sont apparus et qui pourraient peut-être faire l'objet d'une réflexion pour voir comment les intégrer dans la démarche.

3145 On note peut-être également une absence qui pourrait être facilement corrigée. Pourquoi le patrimoine ne figure-t-il pas dans la Charte des milieux de vie qui est annoncée, peut-être signe du destin, à la page 13 du document ?

3150 Les priorités qu'on pourrait recommander sur le thème du patrimoine. Le patrimoine religieux dans son ensemble, et d'ailleurs on anticipe une rencontre internationale pour aborder cette question dans quelques mois à Montréal. Le Canal de Lachine qui est extrêmement vulnérable et qui constitue la zone à risque en terme de patrimoine sur l'Île de Montréal et le Mont-Royal qui a déjà fait l'objet d'une présentation.

3155 Des éléments problématiques, il y en a plusieurs, mais on souhaiterait mentionner en particulier la pointe nord de l'Île-des-Sœurs, qui est identifiée comme un des sites avec la plus forte densité sur l'Île, même si ce n'est pas sur l'Île évidemment, mais sur le territoire de la Ville, alors que c'est un lieu tout à fait stratégique au niveau des perspectives sur le centre de Montréal et également du... il y a un patrimoine particulier à cet endroit. Le patrimoine industriel de Lachine,
3160 pas juste du canal, mais des grandes emprises du 19^e, 20^e siècle, et également le patrimoine rural de l'ouest de l'Île.

On pourrait ajouter un élément qu'on avait déjà soulevé dans le cadre d'une consultation sur le document complémentaire, l'invasion des escaliers en plastique, des briques blanches, enfin
3165 ce genre d'éléments, de virus qui contaminent de plus en plus la ville et qui ne sont toujours pas l'objet de mesures de correction.

On souhaiterait qu'en terme de patrimoine, qu'il y ait un processus continu de mises à jour quant à la reconnaissance des secteurs à protéger ou à mieux reconnaître. Plusieurs sont
3170 avancés, mais on sait que ce n'est pas un phénomène objectif et on sait que contrairement à mettons l'inventaire des roches sur l'Île de Montréal qui pourrait être considéré comme fini un certain jour, le patrimoine culturel, architectural ou autre, est constamment en évolution.

Les éléments qui nous préoccupent peut-être dans le document, les liens avec les autres
3175 politiques. Est-ce qu'il y aura un processus d'enrichissement mutuel ? Les politiques sont en élaboration actuellement, elles sont nommées dans le plan. Lorsque les politiques seront prêtes, est-ce qu'elles pourront avoir une influence réelle sur ce document qui lui a une valeur de loi et qui nous apparaît beaucoup plus solide et porteur à ce chapitre?

3180 Le document complémentaire qui est avancé nous semble timide à plusieurs égards. Il devrait énoncer des conditions minimales applicables partout. Il devrait peut-être adopter une attitude plus affirmée, affirmative, alors que parfois sa rédaction est plutôt atmosphérique, «favorisant», «encourageant», etc., alors qu'on devrait être plus exigeant là-dessus.

3185 La mise en œuvre, je terminerais là-dessus en quelques secondes. Préciser l'orientation
des idées ; il faudrait distinguer les objectifs, les actions et les moyens. Plusieurs éléments de
mise en œuvre ressemblent à des objectifs, donc, une clarification s'impose de ce côté-là. Il faut
établir des priorités. On en a nommé quelques-unes par rapport au sujet qui nous touche. Il y a
énormément de priorités auxquelles il faut ajouter celles que les arrondissements avancent dans
3190 leur propre dossier. Alors, finalement quand les priorités sont aussi pluriels, des fois on se
demande qu'est-ce qui va arriver à la fin de l'année.

La question des ressources humaines, qualifier des ressources financières parce que s'il
faut établir des priorités, il faut les accompagner d'engagement et d'autant plus... enfin,
3195 encourageant serait l'idée d'avoir des ressources humaines et financières pour les réaliser.

Enfin, on appuie totalement l'idée de rapport annuel qui nous semble fort importante dans
la mise en œuvre et le suivi de tout ça. Dans le cas du patrimoine, il serait peut-être même
intéressant d'avoir un rapport annuel sur l'état du patrimoine à Montréal et de sa conservation qui
3200 pourrait être produit avec le Conseil du patrimoine. Un élément d'indicateur serait important ; des
indicateurs quantitatifs sont déjà présents, mais l'arbitrage nous semble important entre le
quantitatif et le qualitatif. On prend par exemple de cas du dossier du projet «Roc Fleuri» où on a
à l'encontre de toutes sortes d'arguments professionnels et des résultats de consultations
publiques, on s'apprête à endosser le projet sous prétexte qu'il répond à des chiffres, des
3205 statistiques de logements, etc. Alors ça, c'est un exercice qui reste à faire.

Pour conclure, c'est un document que nous souhaitons valoriser. C'est un progrès notoire,
le premier plan de Montréal, un outil essentiel peut importe la structure politique. Donc, bien
conscient de ce qui se passe dans l'actualité, il faut être exigeant, il faut l'améliorer et le plan ne
3210 devrait pas être... pour reprendre les mots du maire, dynamique et évolutif que pour les
promoteurs, il faut aussi qu'il soit dynamique et évolutif pour s'améliorer avec le temps et enfin, il
doit être fiable et respecter au premier titre par les élus qui devraient en avoir une copie chez eux
tous les jours. Merci.

3215 **M. JEAN PARÉ, président :**

Très bien. Merci beaucoup, Monsieur Bumbaru. J'aimerais une petite question. Vous
avez signalé rapidement, vous mentionnez rapidement le Canal Lachine comme étant
particulièrement vulnérable. Or, pourtant, on pense que le Canal Lachine a fait l'objet d'à peu près
3220 toutes les sollicitudes depuis un certain nombre d'années que ce soit en terme d'études d'impact,
de projets, ainsi de suite. On peut vous entendre là-dessus ?

M. DINU BUMBARU :

3225 Je pense qu'on évoque le Canal Lachine, ce n'est plus le liquide entre les murs de pierre
dont on parle, à savoir le canal lui-même, le corridor de transport, c'est l'ensemble du paysage qui
est développé autour de ce secteur-là. On parle des quartiers, l'architecture populaire qui n'a pas
toujours bénéficiée d'une attention, et, quand elle en bénéficie, ça devient de la gentrification avec

3230 une intention peut-être plus forte qu'il y ait des impacts sociaux, etc., mais c'est aussi encore aujourd'hui une certaine... enfin désintérêt, voire un mépris pour l'architecture industrielle authentique. On est toujours prêt à faire des bâtiments en brique sur le long du Canal Lachine, mais on jette à terre le véritable patrimoine pour mettre des bâtiments qui ont l'air du vieux, mais qui sont du neuf, etc.

3235 Alors, il y a un problème de cet ordre-là et quand on parle du canal, pour nous, c'est un territoire plutôt qu'un linéaire dont il s'agit. C'est un problème qu'on avait déjà signalé dans les années 80. Présentement, c'est un secteur... on a vu le succès qui a pu être remporté et qui est encore à compléter pour le Mont-Royal, qui est également un lieu très vulnérable, mais dans le cas du Canal Lachine, les choses sont tout autre parce qu'il n'y a peut-être pas cette sympathie naturelle qui arrive. C'est en train de changer, mais on craint que le temps que ça va prendre pour que la sensibilisation se fasse, on pourra compter les décès en terme de patrimoine. Les pertes seront d'ailleurs très importantes, c'est pour ça qu'on signale par exemple dans le cas de Lachine qui est un arrondissement qui a un patrimoine très riche, mais beaucoup d'attention est mise sur le bord de l'eau, pittoresque, etc. à souhait, et on oublie qu'il y a un passé industriel qui a laissé des témoignages remarquables.

3245

M. JEAN PARÉ, président :

3250 Un peu plus loin dans votre intervention, vous déploriez peut-être le manque de mesures précises ou le caractère un peu plus prescriptif vis-à-vis certains éléments du plan d'urbanisme. Dans une structure où il y a un partage entre la Ville et que c'est à ce niveau-là que se définit le plan d'urbanisme et où la réglementation relève des arrondissements, qu'est-ce qui pourrait être apporté ou amélioré dans le plan d'urbanisme pour peut-être encadrer ou baliser dans le sens de ce que vous souhaitez, la protection du patrimoine ?

3255

M. DINU BUMBARU :

3260 Écoutez, je pense qu'il y a des éléments dans le document complémentaire plus particulier qui pourraient être plus affirmatifs. Il y a déjà des éléments là. Je reviendrais avec un commentaire, enfin un élément qu'on avait établi dans notre déposition à l'Assemblée Nationale sur le projet de loi 9 où on a notamment commenté qu'il n'y a pas juste les équipements qui devraient faire l'objet d'une attention particulière ; si vous voyez dans les parties finales de la loi 9, il y a un énoncé d'équipements et d'organismes avec lesquels la ville-centre conserverait une relation, l'agglomération je pense. Nous, nous avons demandé par exemple que les arrondissements reconnus d'intérêt patrimonial constituent également les objets d'un intérêt d'agglomération.

3265

3270 Ça, déjà, c'est une façon de partager les choses surtout qu'on se rend compte que ces secteurs-là ne sont pas toujours contenus à l'intérieur d'un même arrondissement et vous nous voyez revenir avec notre préoccupation pour l'inter-arrondissementalité qui est un élément important de toute cette démarche, c'est-à-dire qu'il y ait des choses, c'est intéressant le local, c'est très important, il faut respecter les citoyens et les environnements de proximité, mais il faut

3275 aussi se rendre compte que des fois, les défis dépassent le local. Et c'est aussi bien un message à passer aux citoyens qu'aux élus qui les représentent parce qu'on a souvent tendance à croire qu'on est capable de tout régler tout seul.

3280 Alors, donc, je peux vous dire qu'il y a des actions sur le document complémentaire. Il y a peut-être une affirmation du partage des responsabilités particulières sur des objets patrimoniaux et également, il y a un processus éducatif pour que les acteurs qui sont dans la chaîne de décision reconnaissent cette réalité également.

3285 Nous, on considère que ce document-là est extraordinaire parce qu'il ne s'occupe pas que de dire à tel endroit, on met un dépanneur, puis de l'autre côté, c'est des gratte-ciel. C'est un document qui a un caractère également pédagogique et qui est produit d'une façon qui est compréhensible. C'est une démarche absolument remarquable qui se fait. Donc, on veut que ce soit poussé un peu plus loin. On a même des éléments qu'on notait, c'était l'importance de faire de la sensibilisation, d'avoir un exercice de formation auprès des CCU. Donc, vous voyez, c'est un régime d'applications et de mises en œuvre pour nous qui a aussi cette conséquence de rehausser la qualité des mécanismes.

3290 Alors, tout ça n'est pas d'ordre réglementaire, il y a du réglementaire, mais il y a peut-être des éléments qui peuvent être plus affirmés pour que la réglementation ne soit pas juste l'objet d'un encouragement atmosphérique encore, mais vraiment qu'on mette les gens au défi. On parle de qualité architecturale, c'est sûr que si on fait juste de l'encouragement, ça ne va pas passer la barre. Il y a toujours un encouragement à passer à côté de l'exigence.

M. JEAN PARÉ, président :

3300 Monsieur Beauchamp ?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

3305 Je me permettrais un commentaire qui vous amènera sans doute un contre-commentaire. La Ville de Montréal a fait cet exercice-là, annonce 11 ou 12 politiques ou stratégies sectorielles et vous avez invoqué la difficulté du politique en disant tantôt : «Il faudrait que les hommes ou les femmes politiques mettent ça aussi en œuvre.» Or, l'expérience que j'ai, moi, c'est que très souvent, à un certain moment donné, on élabore un processus d'intégration et la génération politique suivante ne le sait plus, ne le comprend pas et pense descendre dans le clos en disant : «Vous ne savez pas ce que c'est que la politique, moi, je vais vous le montrer. Je suis un *doer*, puis voici.»

3315 Quels sont les processus qu'on pourrait mettre en œuvre pour s'assurer que ce travail considérable, qui est à améliorer, mais d'imagination, de construction d'un plan, puisse devenir si profondément inscrit dans la culture politique que finalement on ne puisse y déroger ?

M. DINU BUMBARU :

3320 Je me permettrai un petit commentaire, mais je pense que Marie Lessard aimerait également contribuer à ce contre-commentaire. Déjà le rapport annuel ne serait pas insignifiant comme outil. Qu'il puisse mettre tout le monde en devoir de produire un état des lieux, pas juste en disant : «On a fait tant d'asphalte cette année.» Une ville, vous savez, ce n'est pas juste... la performance d'un plan d'urbanisme, ce n'est pas juste d'avoir réalisé tant de... je ne sais pas, il y a des objectifs quantitatifs là-dedans, d'ailleurs en séance de questions, çl'a été bien exprimé qu'il y avait des choses qui pouvaient être quantifiées puis il y en avait d'autres qui ne pouvaient pas l'être.

3330 Alors, le rapport annuel devrait mettre tout le monde et pas juste les élus, mais également les organismes associatifs comme le nôtre, les secteurs académiques qui sont fort présents, on est une ville de savoir, ça devrait bien se savoir et être mis à contribution, et également les secteurs privés de participer à cet exercice de suivi. Ça, c'est peut-être une chose. C'est peut-être naïf, mais on pense que c'est ce qui a fait, même monsieur Mainville tantôt qui parlait de sa Déclaration universelle des droits de la personne, bien, on est 50 ans plus tard en train d'en parler encore parce qu'il y a un mécanisme de suivi qui s'est fait, puis lentement, les choses se font. On sait que ce ne sera pas un résultat instantané, mais au moins, ça peut être utile de ce côté-là.

3335 Mais j'aimerais peut-être demander à Marie.

Mme MARIE-ODILE LESSARD :

3340 Je n'ai pas grand-chose à ajouter, ce n'est même pas très précis, mais il y a un processus d'appropriation par les élus qui doit se faire par l'éducation, par le passage... en fait par la relation fonctionnaire-élu, par toutes sortes de mécanismes d'éducation, on pense et aux élus et aux membres des comités consultatifs d'urbanisme entre autres qui deviennent des acteurs assez importants dans la mise en œuvre des objectifs du plan.

3345 **M. JEAN PARÉ, président :**

Merci.

3350 **M. DINU BUMBARU :**

Il y avait peut-être une autre idée qui avait été évoquée dans nos discussions, c'était le fait que pour beaucoup de décideurs, il y a une confusion entre le plan et le règlement d'urbanisme et ça, c'est un élément très... Donc, cette confusion entre le plan et le règlement d'urbanisme est un problème qu'il faut pouvoir... les gens, enfin, on regarde dans beaucoup de conseils municipaux, les gens ont leur pile de règlements, puis le plan d'urbanisme, ça va avec le circulaire de Pharmaprix, mais il faudrait peut-être valoriser les orientations, avoir... enfin, on ne peut pas endoctriner nos élus bien entendu, mais il faut au moins peut-être avoir un document de vulgarisation pour la population et pour les décideurs sur ce que c'est que le plan par rapport à la réglementation.

M. JEAN PARÉ, président :

Bien. Madame Chauvin ?

3365 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

3370 Dans les cinq doigts de votre main, il me semble que c'est le petit dernier qui est le moins explicite dans le plan, soit le patrimoine à caractère commémoratif. C'est une des volets que vous supportez que je comprends le moins bien, puis j'aimerais que vous apportiez des précisions et m'expliquiez si je me trompe en pensant que c'est peut-être celui qui est le moins explicite, pas nécessairement non couvert, mais explicite dans le plan.

M. DINU BUMBARU :

3375 Effectivement. D'ailleurs, on sort d'une séance d'exercice puisqu'il y avait une grande rencontre de la délégation du patrimoine issue du Sommet de Montréal et des équipes des services de la Ville qui travaillent sur le projet de politique du patrimoine cet après-midi. Donc, on a eu cette discussion également.

3380 Cet aspect est plutôt de l'ordre de la qualification de l'espace urbain. Quand vous regardez le patrimoine bâti, vous pouvez dire à tel endroit, il y a un bâtiment intéressant, un jardin intéressant, je ne sais pas, une structure, même une antenne, enfin dans certains endroits un pont, enfin, n'importe quoi. Là, c'est un endroit écologique intéressant, c'est l'endroit où il y a la seule pierre de telle sorte, il y a des fossiles, la paléontologie, c'est aussi de l'écologie, et c'est là qu'il y a l'écosystème avec la bébête la plus particulière qui vit à Montréal. Ça, c'est des choses qu'on peut vraiment observer l'espace et vraiment l'identifier.

3390 Dans le cas du commémoratif, on a plutôt affaire à des lieux qui sont peut-être anodins dans leur apparence, mais qui porte une mémoire bien particulière. Prenons l'exemple de chez Schwartz, par exemple. Je ne sais pas qui a été chez Schwartz récemment, mais si vous y allez, vous n'allez pas trouver là un lieu monumental au niveau de son architecture. Par contre, il a un esprit dans ce lieu qui est vraiment particulier et qui mérite d'être connu. Et c'est plutôt une façon d'aborder le patrimoine qui est peut-être implicite qui mériterait d'être plus explicite notamment quand on parlait des éléments de définition. On peut définir la protection, mais on peut aussi définir les facteurs d'identification. Et souvent dans ce document, comme dans d'autres, on va voir... les études patrimoniales sont basées sur des principes essentiellement architecturaux. Or, ce n'est pas mauvais, c'est très bon, l'architecture est un art menacé évidemment, un phénomène culturel qui est menacé, puis il y a beaucoup d'éléments là-dedans qui vont rehausser cette préoccupation, mais le patrimoine, ce n'est pas l'architecture.

3400

L'architecture est un élément du patrimoine, mais ce n'est pas le seul. C'est peut-être de dire quels vont être les critères qui vont permettre de mieux comprendre qu'est-ce qui est important pour identifier les lieux, parce qu'on parle toujours de lieux, mais qui participent à l'identité de la ville et de ses quartiers, qui portent la mémoire de ce qui s'est passé là, etc., et

3405 encore là, ça peut peut-être nous amener à réfléchir qu'il y a des lieux qui sont très anodins, qui sont insignifiants au niveau de leur apparence, mais qui sont très très significatifs.

3410 Je ne sais pas, il y a cette légende qui veut que sur la Côte-des-Neiges près de l'échangeur justement ait été une maison où la capitulation aurait été signée. Moi j'aimerais bien qu'il y ait des historiens qui vérifient ça, puis si c'est vrai, qu'on le dise que c'est un lieu, puis on ne va pas mettre un garage à cet endroit-là parce que c'est un lieu significatif. - Il y a déjà un garage apparemment, mais il appartient à la ville.

3415 Mais c'est peut-être des éléments qui vont nous aider et quand on comprend le patrimoine vivant d'une ville, et bien, c'est peut-être des choses qui méritent qu'on s'y attarde. Les batailles ont été menées beaucoup par des architectes, plus récemment par des archéologues, puis on peut voir la présence de cela là-dedans, mais nous, on dit : En 2004, on est capable d'avoir un regard plus serein et plus global sur ce qu'on peut mettre sur une mappe et qui s'appelle du patrimoine.

3420

Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :

Merci.

3425 **M. JEAN PARÉ, président :**

Alors, merci beaucoup, Monsieur Bumbaru, Madame Lessard. Et en dernier lieu, madame Claude Casgrain qui a demandé à être entendue par la Commission.

MÉMOIRE DE Mme CLAUDE CASGRAIN, CITOYENNE

3430

M. JEAN PARÉ, président :

Bonsoir, Madame Casgrain.

3435

Mme CLAUDE CASGRAIN :

Bonsoir, Monsieur le Président, Madame, Monsieur les Commissaires. Je veux d'abord vous remercier, Monsieur le Président, de m'accueillir tard et d'avoir autorisé le changement.

M. JEAN PARÉ, président :

3440

C'est tout à fait légitime de s'inscrire séance tenante.

Mme CLAUDE CASGRAIN :

3445

Oui, mais c'est parce que disons que j'étais supposée de venir demain, puis j'ai fait un changement. Alors, c'est pour ça que je voulais vous remercier.

M. JEAN PARÉ, président :

3450

Parfait.

Mme CLAUDE CASGRAIN :

3455

Alors, un mot sur les espaces verts non pas publics ceux-là, mais ceux qui sont la propriété de congrégations religieuses. Ces vastes domaines chargés d'histoire, ces oasis de paix de verdure, la collectivité les croyait immuables, toujours dans le décor jusque dans la nuit des temps. Mais erreur, graduellement ces propriétés sont enclavées. La population n'a pas réalisé l'ampleur du phénomène.

3460

Le développement dans certaines municipalités va bon train. Il ne reste plus d'espace suffisamment grand pour créer un parc public. Les citoyens avaient oublié d'en réclamer quand il était encore temps. «Oublié» n'est pas tout à fait le mot juste, c'est un peu, bon, c'est là, c'est là, c'est sûr que ça va toujours être là.

3465

Je ne connais pas la situation d'urgence dans trop de quartiers, bien, quelques-uns comme le drame du Carmel, mais encore, voyez-vous, tout le monde a dit : «Bien, Carmel, ça ne partira jamais. C'est là pour rester.» Mais on voit que ce ne sera pas toujours là pour rester peut-être. Mais je connais une de celle de l'arrondissement Côte-des-Neiges, Notre-Dame-de-Grâces dont le pourcentage d'espaces verts est de 0.33%, l'avant-dernier ou le dernier sur la liste.

3470

Voilà pourquoi le site Villa Maria, propriété en majorité de congrégation religieuse est si inestimable à nos yeux. Des pistes de solution existent. On en retrouve plusieurs à la lecture des

43 mémoires soumis à la consultation publique organisée par la coalition Villa Maria en mai 1996. On a déposé copie de ces mémoires très fouillés ainsi que le rapport de la Commission au bureau de l'Hôtel de Ville sur la rue Notre-Dame. Plusieurs idées innovatrices pour le temps, j'en conviens, mais qui maintenant seraient tout à fait dans le ton et parfaitement réalisables. Il ne manque que la volonté d'agir.

Je pense au clos Saint-Bernard à Châteauguay, propriété des Sœurs Grises. Elles se faisaient régulièrement voler des pommes, des citoyens chassaient, campaient sur le terrain et leur domaine. Une entente entre la congrégation, la Ville de Châteauguay et les citoyens, et c'est presque le paradis sur terre. L'expertise existe, c'est une entreprise montréalaise qui en a été l'instigatrice et le maître d'œuvre.

Des solutions, il y en a. Mais je vois... comme la Ville de Montréal dans la soirée d'informations, j'ai remarqué que finalement au niveau du site Villa Maria, c'était bien doux. Je trouve que c'est un site historique, patrimonial. Quand au 19^e siècle on disait qu'on faisait le tour... faire le tour de la montagne signifiait passer par Villa Maria, il me semble qu'on devrait nous-même, enfin, notre groupe, on a demandé au moment du Sommet de Montréal de l'inclure dans le périmètre. Ça ne nous a pas été accordé en premier tour, on a dit : «Faites une demande ponctuelle pour un classement ponctuel.»

Alors, ç'a été fait, on n'a pas de nouvelles du ministre. On a demandé aussi la... comment je dirais... comme la maison Monk qui est classée, d'étendre le classement au site. Ça aussi, madame la ministre n'a pas encore répondu à notre demande. Mais je dois dire qu'il y a eu une volonté de l'administration sous monsieur Doré de donner une protection au site en déposant une réserve de 10 ans en vue de l'acheter éventuellement. À l'échéance toutefois, on n'a pas eu l'argent nécessaire pour compléter la transaction. Alors, pourquoi maintenant, on devrait peut-être avoir cette suggestion d'une autre réserve. Je ne sais pas si ça existe le mot réserve maintenant ou s'il y a une autre formule pour justement encadrer le site Villa Maria pour pouvoir prendre des décisions avec le temps. Parce que ce qu'on se rend compte avec tous ces drames, on a eu le drame de Saint-Albert Le Grand ; tout le monde était bien content que l'université achète le pensionnat des Sœurs du Saint Nom de Jésus et Marie, mais les Sœurs du Saint Nom de Jésus et Marie, il fallait qu'elles se construisent. Alors, comme par hasard, les Dominicains avaient besoin de la réflexion du clocher, alors, pourquoi ne pas venir chez nous.

Alors, ce que je veux dire, les gens se trouvent en deux... le beau domaine, le beau jardin des Dominicains est encore dans la balance, c'est sûr que c'est une propriété privée, mais c'est pour ça que tous ces propriétés devraient... je ne sais pas si elles sont très bien identifiées dans les arrondissements, surtout dans les arrondissements tassés, près de l'hôpital Sainte-Justine, il y a eu les HEC ; ils ont sauvé un tout petit parc de Wilderton, nous, c'est fini aussi, il reste juste le site Villa Maria. Alors, quelle serait la façon ? Il me semble qu'au niveau du plan d'urbanisme, certains sites devraient être particulièrement pris en charge.

Et une autre chose aussi, je trouve que les rapports sur les devis, ce n'est pas très bien respecté, ce n'est pas très bien non plus serré. Je prends le monastère du Précieux Sang, le

3520 devis disait : «Les constructions aux alentours doivent respecter le monastère.» Bien, le monastère, vous savez qu'est-ce la construction d'un monastère, aux alentours, les fameuses maisons sont en brique orange avec des fenêtres de bas de gamme et vous avez une guérite en PVC à l'entrée. Est-ce que c'est ça respecter le monastère ?

3525 Alors, ça a passé, puis nous, on s'est passé des commentaires. «Ah, si vous saviez comme on a eu de la misère ! On s'est disputé, on s'est donc...» Bien oui, mais qui est le boss ? Je ne sais pas là, est-ce qu'une fois que le promoteur a eu son papier magique, est-ce qu'il fait tout ce qu'il veut ? Ou ben si la Ville, l'arrondissement a dit : «Bien, écoute, regarde ce qui est écrit» et le suivre à la lettre ? Est-ce qu'il faudrait à ce moment-là avoir éventuellement peut-être quelqu'un de l'arrondissement, un citoyen et quelqu'un, une personne pour les promoteurs et vraiment se consulter et vérifier si tout est bien fait ?

3530 Une autre chose, il y a eu au niveau... un geste, pas un geste, mais on a transplanté des arbres, une expérience unique, l'équipe de télévision était là, monsieur Rompré de la Ville qui est un homme extraordinaire, vraiment... il a été d'une aide et d'un encouragement extraordinaire, alors, ça a pris deux jours, transplante les arbres, bon, puis les immensités de machines qui viennent les cueillir, transplante. À un moment donné, le printemps suivant, l'équipe de télévision revient. «Comment ont été les arbres ? - Ah, bien, ils ont changé de promoteur, puis le promoteur a dit : Moi, on ne m'a pas dit que j'étais obligé d'arroser.» Alors, ça n'a pas été arrosé. Après ça, la machinerie a crochi un des filets, puis les arbres sont morts. Ce que je veux dire, c'est des affaires qui sont...

3540 **M. JEAN PARÉ, président :**

Je vais vous demander de conclure, Madame Casgrain.

3545 **Mme CLAUDE CASGRAIN :**

De conclure. Bon. C'est parfait. Alors, au niveau de la Ville, je ne sais pas qu'est-ce qu'ils ont derrière la tête, mais quand on a eu cette présentation de Villa Maria, qu'ils se construisent une maison de retraite pour leurs religieuses, ben, regardez ce qu'ils nous écrivent. «La vente éventuelle de cette partie de terrain du site de Villa Maria est inévitable.» Qu'est-ce qu'ils ont dans la tête ? Qu'est-ce que c'est qu'ils nous racontent ? Je veux dire, c'est très très très inquiétant et je ne vois pas la culture de dire la Ville de Montréal trouve ce site-là important et veut vraiment le protéger.

3555 Je m'excuse, j'ai juste une chose que je n'ai pas dit.

M. JEAN PARÉ, président :

Rapidement, oui.

3560 **Mme CLAUDE CASGRAIN :**

Oui, oui, oui, je suis rapide, rapide.

M. JEAN PARÉ, président :

3565

Parce qu'il y a des points que vous soulevez qui ne sont vraiment un peu en dehors du plan d'urbanisme.

Mme CLAUDE CASGRAIN :

3570

Ah ! oui.

M. JEAN PARÉ, président :

3575

Quand on est au niveau de la gestion des arbres, des choses comme ça...

Mme CLAUDE CASGRAIN :

3580

Non, non, mais c'est parce que je me dis, moi, c'était au niveau... le plan d'urbanisme, c'est une fois que tu as un devis, tu es obligé de le suivre. Est-ce qu'il y a des sanctions ? C'est important de dire qu'une fois que le promoteur a son autorisation, même l'autorisation de couper les arbres devait commencer le lundi, le vendredi, ils sont arrivés, puis ils ont eu toute la fin de semaine pour s'amuser sans surveillance. Bien oui, mais ça, ce n'est pas le plan, mais ce que je veux dire...

3585

M. JEAN PARÉ, président :

Vous souhaitez que la réglementation soit appliquée.

3590

Mme CLAUDE CASGRAIN :

Soit suivie, qu'il y ait quelqu'un sur le terrain pour dire : «Non, non, non, il n'est pas question. C'est lundi matin que ça commence.»

3595

Alors, de toute façon, je suis sur le... qu'est-ce que monsieur Liebman disait le premier soir, que les décisions prises seront nôtres et le seront aussi pour les générations à venir et représentent notre héritage.

M. JEAN PARÉ, président :

3600

Alors, ça met fin à votre présentation ?

Mme CLAUDE CASGRAIN :

Oui, oui, oui, c'était quelques mots au niveau des...

3605

M. JEAN PARÉ, président :

Restez là, on aura peut-être des questions à vous poser.

3610

Mme CLAUDE CASGRAIN :

Oui.

3615

M. JEAN PARÉ, président :

Je voudrais vous ramener au point principal et à la base de votre intervention, qui est la préservation des espaces verts institutionnels. Là-dessus, bon, le dossier Villa Maria est celui qui vous sert de point de repère. Est-ce que selon vous à la lumière de l'évolution de ce dossier-là, vous recommandez que l'ensemble de cette propriété-là, comme des propriétés du même type, soit préservé intégralement ou si c'est des sites qui sont susceptibles d'accueillir certains types de mise en valeur, par exemple à des fins résidentielles ?

3620

Mme CLAUDE CASGRAIN :

Pas résidentielles, mais je dirais comme Villa Maria, ils font des constructions au niveau de l'éducation ; il y a deux gymnases, Marianapolis déménage, des bureaux administratifs, mais peut-être... Je trouve que ce qu'il faut vraiment regarder, c'est dans l'espace donné. Ces beaux terrains-là, c'est quand même la collectivité qui les a soutenus tout ce temps-là, puis c'est le hasard qui fait que maintenant, ils ont une certaine valeur. Je dois dire aussi que les congrégations religieuses vont devoir se réunir entre elles et se réunir avec la collectivité, avec la Ville, voir qu'est-ce qu'on peut faire. Chacun a des responsabilités. Moi je me suis fait dire : «Ben, ils avaient rien qu'à pas vendre les Sœurs du Précieux Sang. Elles avaient seulement qu'à...»

3625

3630

3635

Bien oui, mais elles étaient mal prises et on sait quelles sont les difficultés. Alors, il faut trouver, il faut qu'à un moment donné qu'il y ait un lien, quelqu'un qui va pouvoir les rencontrer, puis s'aider entre elles. Celles qui doivent recevoir 6 millions dans quelques années, peut-être qu'elles pourraient s'occuper du clocher de Saint-Albert-le-Grand. En tout cas, c'est juste des petites réflexions.

3640

M. JEAN PARÉ, président :

Très bien.

3645

Mme CLAUDE CASGRAIN :

C'est un problème, c'est un très grand problème, on le sait. On le sait, les églises...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :

3650

C'est-à-dire que... entendons-nous. Dans un espace occupé comme Montréal, en dehors des endroits qui ont été déterminés pour avoir des parcs où il y a déjà des affectations prévues, c'est sûr que parmi les derniers espaces, les beaux espaces qui restent sont ceux des communautés religieuses qui avaient une autre manière d'occuper l'espace et un groupe social plus large qui pouvait permettre une disponibilité d'espace. Comme les communautés religieuses vont à peu près toutes disparaître dans un délai de 15 à 20 ans, il y a un problème là. Le problème n'a pas été abordé par le plan d'urbanisme. Probablement qu'une des choses qui pourrait être faite et qui pourrait être souhaitable, mais je ne sais pas comment ça peut s'inscrire dans un plan d'urbanisme, c'est comment une réflexion de base qui ramasserait les données et qui pourrait problématiser cette chose-là pourrait permettre de faire, de sauvegarder un certain nombre d'espaces, qui dans ces certains cas peuvent être intéressants, sinon évidemment la loi du marché va jouer. Moi j'ai un bureau à la Maison Bellarmé où il n'y a pas beaucoup d'espace vert, mais il y a un peu d'espace vert, mais vendez Bellarmé demain matin, et c'est la Polyvalente Lucien-Pagé qui l'achète tout de suite, qui rase l'édifice et qui va vous bâtir immédiatement un autre édifice dans lequel il n'y aura plus un arbre.

3655

3660

3665

Alors ça, c'est...

Mme CLAUDE CASGRAIN :

3670

Je pense que la qualité des citoyens comme dans des quartiers serrés, je trouve qu'on devrait garder ces espaces-là pour la collectivité. Je ne dis pas quand il y en a beaucoup de parcs, quand il y en a beaucoup d'espaces verts ou une fonction, même sociale, au monastère du Précieux Sang, on voulait un organisme sans but lucratif, puis à part ça, je trouve que maintenant, c'est impossible que la Ville, la collectivité puisse acheter tous ces édifices-là, c'est impossible. Mais il va falloir des souscriptions publiques, des entreprises. Pourquoi une entreprise ne pourrait pas prendre telle maison pour...

3675

Dans plusieurs quartiers, on cherche des locaux. On cherche des locaux, il n'y en a pas, il n'y en a pas, il n'y en a pas. En face de Bureau Accès Montréal, la bibliothèque Mont-Royal, les Pères du Saint Sacrement ont donné l'édifice à la collectivité, etc., et ils se sont conservé deux étages pour 20 ans. Ben, écoute, il n'y avait rien dans ce coin-là. Pensez-vous qu'au Plateau Mont-Royal, on peut se construire ? C'est impossible. Alors, je pense bien que c'est selon les lieux, selon les besoins, puis au niveau humain, je ne pense pas que chaque... enfin, je dis les congrégations religieuses, je le dis, ils ne peuvent pas commencer à partir avec leurs millions, puis s'en aller où. Je trouve qu'ils doivent... Aux États-Unis, il y a des états où quand les institutions religieuses vendent, elles doivent remettre la portion qu'ils n'ont pas payée en taxe. Alors, ça fait des espaces et ça fait peut-être des nouvelles vocations. Ils ont besoin de construire une école, ils ont besoin d'utiliser cet espace à des fins collectives.

3680

3685

3690

M. JEAN PARÉ, président :

Très bien. Merci beaucoup, Madame Casgrain.

Mme CLAUDE CASGRAIN :

3695

C'est une réflexion.

M. JEAN PARÉ, président :

3700

C'est avec vous, donc, que prend fin la soirée.

Mme CLAUDE CASGRAIN :

3705

Merci beaucoup.

3710

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.

3715

ET J'AI SIGNÉ:

LOUISE PHILIBERT, s.o.

3720

