

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS:           Mme ISABELLE BEAULIEU, présidente  
  M. JEAN CAOUCETTE, commissaire  
  M. HABIB EL-HAGE, commissaire

**STRATÉGIE CENTRE-VILLE**

---

**DEUXIÈME PARTIE**

---

VOLUME 4

---

Séance tenue le 8 novembre 2016, 13 h  
1550, rue Metcalfe  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 8 NOVEMBRE 2016

MOT DE LA PRÉSIDENTE.....

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**

Mme Myriam Grondin, Les Amis de la Montagne ..... 3

M. Ron Rayside et Mme Alexie Baillargeon-Fournelle, Rayside Labossière en  
collaboration avec TACS..... 12

M. Steve Foster et M. Robert Laramée, Chambre de Commerce LGBT du Québec ..... 26

Mme Magali Bebronne, Vélo Québec..... 35

M. Jean-François Lefebvre, Mme Laurie St-Onge et M. Émile Pronovost, citoyens ..... 45

**PAUSE**

Mme Joanna Avantis, Vivre à Montréal ..... 53

M. Zvi Leve, RuePublique ..... 60

Mme Viviana Riwilis et Mme Murielle Sauvé, RIL-Comité logement Pointe-Saint-Charles.... 66

M. Roy Rayside et Mme Lucia Kowaluk, Communauté Saint-Urbain..... 75

Mme Hélène Lefranc et M. Guillaume Lévesque, Ordre des architectes du Québec ..... 83

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

### LA PRÉSIDENTE:

5 Bonjour tout le monde! On est prêt à commencer. Alors bonjour et bienvenue à l'Office de consultation publique. Je m'appelle Isabelle Beaulieu, je préside cette commission. Mes collègues commissaires, messieurs Habib El-Hage et Jean Caouette se joignent à moi pour vous souhaiter la bienvenue à cette deuxième partie du processus de consultation publique sur la Stratégie centre-ville.

10 Nous sommes secondés par les secrétaires analystes de la commission, messieurs Akos Verboczy et Loïc Bouffard-Dumas. À partir donc de cette deuxième période d'audition des opinions, nous accueillons les personnes et les organismes qui se sont inscrits pour exprimer leur opinion.

15 Nous tiendrons en tout neuf séances, nous entendrons plus de 60 citoyens ou de représentants d'organismes. La commission a aussi reçu une cinquantaine de mémoires sans présentation et aussi 125 opinions exprimées en ligne qui s'ajoutent à tous ces mémoires.

20 Je vous rappelle que les consultations de l'Office visent à permettre aux gens d'être informés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont droit de faire valoir leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions des élus.

25 Nos consultations se déroulent selon une procédure établie. Les commissaires sont neutres et s'engagent à respecter un code de déontologie dont vous pouvez prendre connaissance à la table d'accueil.

30 Quant au déroulement de la séance, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous allouerons une vingtaine de minutes à chacun, soit dix minutes environ pour votre présentation et dix minutes pour un échange avec les commissaires. À ceux et celles qui ont déposé un mémoire, je vous rappelle que nous l'avons lu, nous l'avons analysé, alors je vous

invite à nous en présenter les éléments essentiels de façon à laisser plus de temps aux échanges et aux questions avec les commissaires.

35           Tous les mémoires seront rendus publics à la fin de cette semaine et ils demeureront accessibles sur le site internet de l'Office. Une fois la consultation terminée, les commissaires entreprendront l'analyse de l'information et des mémoires. Nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport au début de l'année 2017.

40           C'est la présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, qui remettra le rapport aux élus municipaux. Il sera rendu public dans les quinze jours suivant le dépôt du rapport. Les décisions à prendre par la suite appartiennent aux élus.

45           Vous noterez la présence d'une sténographe, madame Philibert, et d'un responsable à la sonorisation, monsieur Boissé. Comme pour les séances de la première partie, tout ce qui est dit au cours de cette rencontre est enregistré. La transcription des notes sténographiques sera accessible sur le site internet de l'Office.

50           J'ajoute que la commission est soutenue dans son travail par toute l'équipe de l'OCPM. L'équipe s'occupe des inscriptions, de l'accueil et de la logistique. La séance d'aujourd'hui devrait prendre fin vers 17 h, si tout se passe comme prévu.

55           Enfin, comme vous le savez, la commission tient à ce que le climat demeure serein. Je vous rappelle donc que les propos malveillants ou des interventions portant atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation des autres sont irrecevables.

60           Si pour quelque raison, des inexactitudes factuelles se glissaient dans les propos tenus ici, les représentants de la Ville de Montréal qui sont avec nous, ont un droit de rectification à la fin de la séance. Ils peuvent exercer ce droit pour rectifier un fait et non pas pour émettre une opinion ou un avis.

Nous allons maintenant passer à l'audition des opinions et j'appelle madame Myriam Grondin, s'il vous plaît.

65 **Mme MYRIAM GRONDIN :**

Bonjour, Madame la présidente! Bonjour, Messieurs les commissaires ! Alors je prends parole au nom des Amis de la Montagne où j'occupe la fonction de chef des dossiers de protection du mont Royal et de l'engagement citoyen. Les Amis de la Montagne est un organisme à but non lucratif qui a pour mission la protection et la mise en valeur du mont Royal.

70 Si vous me permettez, je vais juste présenter rapidement Les Amis de la Montagne. Les Amis regroupent une équipe de vingt permanents, cent saisonniers, 1 600 bénévoles et des groupes d'experts en urbanisme, en architecture, en architecture des paysages, en conservation du patrimoine. Et nous soulignons cette année notre 30e anniversaire.

75 Les Amis de la Montagne accueillent très favorablement la démarche de consultation en cours portant sur la Stratégie centre-ville. C'est d'ailleurs avec grand intérêt que Les Amis ont pris connaissance du document. Nous constatons cependant que le mont Royal apparaît peu dans les orientations et dans la vision envisagées pour le centre-ville de Montréal. Pourtant, le mont Royal est une composante fondamentale de la trame urbaine et identitaire de notre ville.

80 Depuis plus de 140 ans, il existe une volonté collective de préserver la montagne et d'en faire un joyau de Montréal. Le mont Royal récemment a été jugé si important que le Conseil des ministres l'a déclaré site patrimonial en 2015. Aussi, le mont Royal n'est pas seulement un parc qui accueille plus de 5 000 000 de visiteurs par année. La montagne est aussi un milieu de vie, de travail et d'études pour des millions de Montréalais.

85 La réflexion en cours est l'occasion de renforcer la relation unique et privilégiée entre le mont Royal, le centre-ville et le fleuve Saint-Laurent, et ce, pour le bénéfice de tous. Et on a choisi une photo qu'on dit une image vaut mille mots. Alors je pense que l'image est très forte à l'écran.

95 Le mémoire des Amis présente des éléments incontournables pour assurer au mont Royal la place qu'il doit avoir au sein de la Stratégie centre-ville. Donc le premier élément, c'est fleuve-montagne, un lien indissociable, un axe identitaire. Le deuxième élément, c'est le mont Royal, un repère emblématique. Et le troisième élément, la requalification des grands ensembles institutionnels le long des avenues des Pins et Cedar, une occasion unique de consolider l'interface entre le mont Royal et le centre-ville.

100 Donc les deux premiers éléments ne seront pas présentés aujourd'hui. Ce sont des principes fondamentaux qui ont été largement développés, qui ont été intégrés dans les batteries d'outils qui sont utilisés par la Ville de Montréal, par l'agglomération, par le ministère de la Culture et des Communications. Il va sans dire que ceux-ci doivent impérativement sous-tendre toute considération pour le développement du centre-ville.

105 Dans la Stratégie centre-ville, on évoque le potentiel de réhabilitation de l'Hôtel-Dieu, du Royal Victoria, du Schriners. C'est dans le chantier 3 intitulé : *La reconversion des ensembles institutionnels et des immeubles publics, un modèle de régénération urbaine*. Selon Les Amis de la Montagne, ce chantier mérite un approfondissement.

110 À cet effet, j'aimerais vous présenter un plan qui a été développé par Les Amis de la Montagne qui est intitulé : *Requalification des grands ensembles institutionnels le long des avenues des Pins et Cedar, une occasion de consolider l'interface entre le mont Royal et le centre-ville*. Donc c'est très petit à l'écran, donc j'ai fait des zooms à l'intérieur du document.

115 Donc ce plan propose des orientations qui réitèrent la volonté publique d'une vision intégrée de réhabilitation des sites et bâtiments institutionnels en mutation le long de l'avenue des Pins et Cedar. Les objectifs visés : préserver et mettre en valeur le caractère patrimonial des sites, des aménagements et des bâtiments; améliorer la qualité architecturale, paysagère et fonctionnelle des interfaces entre le centre-ville et la montagne; renforcer le lien fleuve-montagne; favoriser l'accessibilité au mont Royal; agrandir et consolider le parc du Mont-Royal à même certains terrains adjacents; maintenir l'accès public et même de verser certains corridors

120

dans le domaine public; consolider les valeurs paysagères, écologiques et fonctionnelles des terrains réaffectés.

125

Sur le plan, en fait ici en bas, vous avez trois principes qui ont été adoptés par Les Amis de la Montagne pour la réhabilitation des grands ensembles. J'aimerais vous les présenter.

130

Le premier principe, c'est maintenir ou adopter des vocations à valeur ajoutée pour la collectivité, qui préservent le caractère public, civique et communautaire de ces ensembles. Le deuxième principe, c'est évaluer systématiquement le potentiel offert par le bail emphytéotique, y compris pour les terrains des hôpitaux du Royal Victoria et de l'Hôtel-Dieu de Montréal. Et le dernier principe : répondre aux plus hautes exigences de qualité, de créativité et de durabilité attendues pour la requalification de ces grandes institutions.

135

Donc sur le plan, vous avez, identifiés en jaune, les grands secteurs des grandes institutions en cours de mutation actuellement. Donc j'aimerais vous les présenter rapidement.

140

Donc le premier secteur, c'est le secteur de l'Hôtel-Dieu de Montréal et du site des Religieuses Hospitalières de Saint-Joseph. Donc Les Amis de la Montagne proposent pour ce secteur d'élaborer un projet de requalification pour l'Hôtel-Dieu, complémentaire au projet du site des Religieuses Hospitalières de Saint-Joseph et proposent également de privilégier des projets à vocation publique ou civique et maintenir l'accès au site par l'aménagement d'espaces publics et de mettre adéquatement en scène les percées visuelles vers le mont Royal.

145

150

Pour le second secteur qui est l'hôpital Royal Victoria, Les Amis de la Montagne suggèrent d'intégrer au parc du Mont-Royal l'abrupt boisé adjacent au parc, les stationnements et autres terrains adjacents. Ils proposent également de réserver des voies d'accès menant au parc en tant que domaine public de la Ville de Montréal. Ici, vous pouvez voir en rouge, donc c'est un axe qui est proposé, c'est un lien proposé à consolider. Ensuite de ça, intégrer une offre de services complémentaires aux vocations du parc du Mont-Royal et de l'Université McGill ou tout autre promoteur.

155            Ensuite de ça, le troisième secteur, l'Institut Allan Memorial. Les Amis de la Montagne incitent la Ville de Montréal à évaluer la possibilité d'agrandir et de consolider le parc du Mont-Royal en éliminant et en verdissant les espaces de stationnement entourant le bâtiment; de mettre en scène les vues vers la ville.

160            Pour le quatrième secteur qui est l'Hôpital Shriners pour enfants à Montréal actuellement en vente, donc les Amis proposent de trouver une vocation compatible avec le parc du Mont-Royal, une nouvelle vocation compatible, et d'éliminer l'empiètement sur le parc du Mont-Royal créé par la voie d'accès véhiculaire.

165            Enfin, pour le dernier secteur qui est en fait un ensemble composé de l'Hôpital Général de Montréal, le Collège de Montréal et Sacré-Cœur, les Amis proposent de repenser la typologie des stationnements et bâtiments de manière à créer un ensemble mettant en valeur la montagne et les points de vue; de consolider la valeur écologique; et de mettre en place un lien entre la montagne et la ville qui est, ici aussi, évoqué par le trait rouge identifié sur le plan.

170            Ensuite de ça, sur le même point, vous avez les orientations qui sont développées pour des liens entre la montagne et la ville qui sont à aménager ou à renforcer. Donc le premier lien est au niveau de la rue Duluth. Les Amis de la Montagne proposent d'évaluer la pertinence de fermer à la circulation automobile entre l'avenue du Parc et la rue Esplanade; d'examiner la possibilité d'accéder aux jardins historiques des Hospitalières via l'ouverture existante.

175            Pour la rue University, Les Amis de la Montagne proposent de requalifier l'avenue University et son prolongement au nord de l'avenue des Pins comme voie d'accès piétonnier à la montagne et au parc du Mont-Royal.

180            Le troisième lien qui est au niveau de l'avenue Cedar et l'avenue des Pins, à l'intersection Cedar et avenue des Pins, les Amis proposent de modifier la géométrie de l'intersection de façon à optimiser la création d'un nouvel escalier donnant accès au parc du Mont-Royal dans le prolongement de l'escalier Redpath.



185 Et enfin, le dernier lien, c'est au niveau de la rue McTavish et l'avenue McGill College.  
Les Amis proposent de renforcer le rôle de l'avenue McGill College comme axe privilégié pour  
observer la montagne et mettre en scène sa relation avec le centre-ville; proposent également  
d'atténuer les impacts visuels du terrain multisports synthétique au parc Rutherford; et de mettre  
190 en scène les vues vers la ville depuis les hauteurs dominant le parc Rutherford et vers la  
montagne depuis l'avenue McGill College.  
C'est ce qui termine ma présentation.

**LA PRÉSIDENTE :**

195 Merci beaucoup pour votre présentation. C'est très clair. Juste quelques petites  
questions. Quand vous nous parlez de l'Hôpital Royal Victoria, vous nous parlez d'intégrer une  
offre de services complémentaires. À quoi vous pensez quand vous parlez de ça?

**Mme MYRIAM GRONDIN :**

200 En fait, vous savez, il y a actuellement un projet qui est en réflexion qui est le projet de  
l'Université McGill. Mais on sait, si jamais McGill devient propriétaire, il y a quand même un  
certain nombre de bâtiments qui n'ont pas encore de vocations qui sont allouées. Donc il pourrait  
y avoir – je donne des exemples - peut-être qu'il pourrait y avoir l'accueil du parc, des services  
205 soit de restauration ou de toilettes, qui pourraient à la fois servir à la communauté.

L'objectif est de créer un nouvel accès vers le parc du Mont-Royal, un nouvel accès aux  
nouveaux terrains qui pourraient éventuellement être reverdis et donner justement les services  
appropriés pour que les gens qui utilisent l'espace puissent trouver à la fois un lieu de détente  
210 mais aussi de l'eau, et autres services essentiels.

**LA PRÉSIDENTE :**

215 D'autres nous ont beaucoup, beaucoup parlé de la piscine et vous n'en faites pas mention. Est-ce que c'est quelque chose qui pourrait faire partie d'une extension du parc ou ce n'est pas une réflexion que vous avez eue ?

**Mme MYRIAM GRONDIN :**

220 Bien on a entendu parler de la piscine effectivement. Je dirais que Les Amis de la Montagne, pour le moment, n'ont pas pris de prise de position à ce niveau-là. Est-ce que la piscine devrait faire partie du parc ? Ou est-ce que la piscine pourrait être sur un terrain qui appartiendrait à la Ville, c'est-à-dire qui serait peut-être sous un bail par emphytéose ? Ça reste à déterminer.

225 Je pense que ce qui est important, c'est que ça demeure un lieu où la population peut s'approprier et profiter. Donc après, reste à voir qu'est-ce qui est mieux, est-ce que c'est être dans le parc ou non ? Je ne pourrais pas prendre position à l'heure actuelle.

230 **LA PRÉSIDENTE :**

Sinon, aussi la grande question qui se pose, c'est vraiment comment ouvrir le centre-ville à la montagne, relier la montagne au centre-ville. Dans ce que vous proposez, ce sont des parcours piétonniers pour gens en forme ?

235

**Mme MYRIAM GRONDIN :**

240 Pas nécessairement. Bien, c'est-à-dire, quand vous allez au niveau du Royal Victoria où on parle de créer un accès, ça reste à déterminer. Donc accès public, oui; un accès piétonnier, oui. Mais est-ce qu'il y aurait possibilité d'avoir un service de navettes à l'intérieur du secteur ? Ça reste à déterminer.

245 C'est évident que c'est un fait actuel et ça a été mentionné justement dans le cadre des consultations, l'accessibilité à la montagne à partir du centre-ville n'est pas évidente et le mont Royal va toujours, de par sa morphologie, va demeurer une montagne. Donc ça va monter. Donc peut-être le plus simple serait d'avoir des navettes qui partent de lieux stratégiques à partir du centre-ville et qui relient soit le sommet, ou soit les seuils d'entrées principales de la montagne. Donc dans les liens qu'on fait, effectivement oui, on a pensé aux piétons, on a pensé aux cyclistes mais ça n'empêche pas non plus la mise en place de navettes. Au contraire.

250 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez des questions ?

255 **M. JEAN CAOUETTE, commissaire :**

En préambule, juste dire que j'aime bien les propositions concrètes que vous mettez les liens entre la montagne et la ville. C'est un peu une façon concrète d'illustrer les coulées vertes dont on parle si souvent, qui n'apparaissent pas malheureusement aussi fréquemment qu'on le voudrait. Je vais vous poser une question.

260 Vous mentionnez pour les bâtiments, le recyclage, la conversion des bâtiments, des vocations à valeur ajoutée. Qu'est-ce que c'est qu'une valeur ajoutée pour vous, pour ces bâtiments-là ?

265 **Mme MYRIAM GRONDIN :**

270 Bien, il y a eu beaucoup de discussions. Valeur ajoutée, en fait, c'est que nous, ce qu'on craint le plus, c'est que ça devienne un domaine qui est complètement privé. On peut prendre l'exemple de *M sur la Montagne* où c'est devenu des condominiums et où le territoire a été complètement fermé.

275 Donc, la valeur ajoutée, ça peut se décliner de différentes façons. Est-ce que ça peut être, je ne sais pas, moi, une espèce de petit musée ou comme j'ai dit tout à l'heure un café ? Ou il y a une façon de décliner aussi, le bâtiment a plusieurs étages, donc est-ce que les parties supérieures du bâtiment, ça peut être des bureaux ou ça peut être des salles de classe ? Mais ce qui est au niveau du sol pourrait être des services pour tous les Montréalais ou tous les visiteurs du parc. Donc encore une fois, on peut tomber dans la restauration, on peut parler de salle, de petite salle de musée ou d'interprétation ou d'exposition ou salle de concert ou... Je veux dire, c'est très large les options qui sont ouvertes, je pense.

280 **M. JEAN CAOUETTE, commissaire :**

Merci.

285 **M. HABIB EL-HAGE, commissaire :**

Juste une petite dernière question. À la page – en fait, le dernier encadré, je pense c'est la page 6 – vous parlez de la sauvegarde du caractère public des lieux. Qu'est-ce que vous voulez dire par là ?

290 **Mme MYRIAM GRONDIN :**

295 Ça revient un peu à la même chose. Donc caractère public, c'est que nous, quand on parle du mont Royal, on parle toujours du – il y a le cœur qui est les espaces verts puis ensuite de ça, il y a la ceinture institutionnelle. Et les grandes institutions ont permis de protéger, si on veut, le mont Royal du développement, hein? Et de par leur mission à ces grands institutions qui étaient publiques, donc c'était soit des hôpitaux, soit au niveau des universités ou c'était aussi les grandes institutions, bien les cimetières, donc c'était des lieux qui n'étaient pas fermés. Donc n'importe qui, de façon générale, pouvait avoir accès au site et également aux bâtiments. Donc 300 c'est un peu dans cette vision-là où on voit l'aspect public des lieux.

**M. HABIB EL-HAGE, commissaire :**

Merci.

305

**LA PRÉSIDENTE :**

Juste pour terminer, vous, puisque vous êtes sur le terrain, vous entendez des choses, est-ce qu'il y a danger, est-ce qu'il y a urgence ? Quel est l'état des faits ? Est-ce que tous ces bâtiments-là, vous avez le sentiment qu'ils s'en vont dans le domaine privé parce que ce sont de grands investissements ? Vous en savez plus que nous, donc c'est quoi votre sentiment là-dessus ?

310

**Mme MYRIAM GRONDIN :**

315

Pour nous, il y a urgence d'agir. Le Royal Victoria est vacant déjà en grande partie, puis quand on fait la liste, je veux dire, là on a tout simplement traité des bâtiments qui sont le long de l'avenue des Pins et Cedar, mais si on prend l'avenue des Pins et Cedar, c'est toutes les institutions qui sont là, qui sont en cours de mutation. Et quand on regarde de l'autre côté, du côté d'Outremont, il y en a également. Quand on parle du Grand Séminaire, je veux dire, c'est partout.

320

Donc il y a urgence d'agir et je pense qu'il faut justement, ce qui est important peut-être, c'est avoir des grands principes, des grandes orientations qui sont définies et qu'on puisse appliquer par la suite sur des cas qui sont similaires.

325

Je crois que c'est un enjeu, en tout cas pour Les Amis de la Montagne, ça a été identifié comme un enjeu prioritaire de trouver ou de réfléchir à des solutions. Mais il y a urgence d'agir au niveau de justement lorsqu'il va y avoir un plan stratégique qui va découler, je crois que c'est vraiment important de mettre l'emphase sur ces grandes institutions-là qui sont en cours de mutation.

330

**LA PRÉSIDENTE :**

335           Merci beaucoup.

**Mme MYRIAM GRONDIN :**

340           Avec plaisir.

**LA PRÉSIDENTE :**

              Maintenant, nous allons parler avec monsieur Rayside.

345           **Mme ALEXIE BAILLARGEON-FOURNELLE :**

              Bonjour! Mon nom est Alexie Baillargeon-Fournelle. Je suis chargée de projet en urbanisme chez Rayside Labossière.

350           **M. RON RAYSIDE :**

              On va présenter à deux. - Je suis en train de perdre ma voix. Et on revient même cet après-midi, donc on verra l'évolution et les idées mais aussi l'évolution de la voix. Espérons que – ça veut dire c'est un peu informel qui va dire quoi.

355

              On présente juste quelques images pour revenir sur certains aspects de notre mémoire sur la nature de Montréal. Les questions de territoire; le milieu de vie et développement économique; mobilité durable et transport; les sites excédentaires. D'ailleurs, ça touche les éléments de la présentation des Amis de la Montagne; l'accès aux berges; la gouvernance; et les occasions à saisir.

360

              Peut-être juste sur la nature de Montréal, Les Amis de la Montagne l'avaient soulevé mais justement la notion, ce n'est pas n'importe quelle métropole, ce n'est pas n'importe quelle

365 ville, avec un caractère particulier Montréal. Il y a la présence de la montagne, le fleuve, mais aussi une multitude de quartiers. C'est le cœur de la métropole, c'est le cœur même de l'ensemble du Québec en termes de toutes sortes d'aspects, qu'ils soient économiques, divertissements, culturels, tout ce que vous voulez, mais aussi c'est un assemblage de quartiers, et c'est ça qui est particulier, chacun avec son identité.

370 Souvent on a référé dans le passé, même les villages urbains ou les cœurs de quartier que c'est – la carte illustre plus qu'on approche le vrai, le cœur même du centre-ville, plus que ça devient les identités très variables. Ça fait partie de qu'est-ce que c'est Montréal, qui enlève rien par rapport à l'ensemble, aux enjeux un peu métropolitains. Mais c'est le mélange aussi de ces enjeux locaux.

375 Il y a une notion de territoire. On avait dit dans le mémoire qu'on comprend le territoire dessiné ou désigné par le document et on avait toujours défendu l'idée que le centre-ville a plusieurs échelles dont une échelle qui est beaucoup plus grande que le territoire de Ville-Marie avec quelques ajouts, qui est un peu selon l'illustration, qui va jusqu'au moins à Jean-Talon, 380 sinon plus, qui inclut l'ensemble des universités – parce que c'est une ville universitaire – ça inclut la montagne évidemment, ça inclut la partie à l'ouest, une partie le Sud-Ouest. Ça fait qu'on a dessiné un carré, il y en a certains qui peuvent dire c'est beaucoup plus nuancé que ça, mais ça veut dire quand même que si on discute d'un territoire plus restreint, les enjeux couvrent ce que nous on a toujours appelé le grand centre-ville.

385 On la décrit en mots, là on le met en diagramme, la question de Stratégie d'inclusion au nom de ce qu'on appelle la mixité. La Stratégie d'inclusion, c'est juste un mode parmi d'autres d'atteindre une certaine mixité au centre-ville où la pression foncière fait en sorte que c'est de plus en plus difficile d'accommoder ou de faire les projets avec un accès du monde avec moins 390 de moyens.

Alors on propose dans le document – je n'irai pas dans les détails – mais de modifier – on n'est pas les seuls à le faire, il y a la Coalition Habiter Ville-Marie qui met de l'avant la même

395 chose – et même aller jusqu'à un équivalent des frais de parc pour soutenir la construction de logements sociaux ou même, à la limite, plus large que ça, d'autres considérations sociales.

400 Les espaces verts, les initiatives vertes. Ça veut dire que je pense que dans le document, on a inclus une carte sur les îlots de chaleur. Ça veut dire que c'est clair que plus qu'on approche le centre-ville, un des grands oublis ou une des grandes déficiences dans l'ensemble du territoire, surtout dans certaines zones, c'est la présence des arbres par exemple sur rue, et de redéfinir peut-être les espaces verts dans le centre-ville. Ce n'est pas la même chose que les espaces verts à Rosemont ou les espaces verts un peu plus loin, il faut les soigner d'une manière particulière, il y a des dynamiques sociales un peu particulières dans ces espaces-là. Et en même temps, on a besoin des familles au centre-ville. - Si je perds vraiment la voix, c'est  
405 Alexie qui va continuer.

410 En termes de développement économique, on avait soumis aussi l'importance des artères commerciales, puis le lien avec l'identification locale, parce que souvent les artères commerciales, ça devient le cœur des quartiers ou les mini quartiers et avec toutes les transformations des habitudes de consommation et toute la transformation de beaucoup les artères commerciales, il y a un soin important à apporter à ces artères-là. Maintenant l'importance de la rue Sainte-Catherine. C'est sûr, la rue Sainte-Catherine, ce n'est pas la même échelle que toutes les autres artères que c'est elle qui est vraiment symbolique puis représente un peu la métropole dans l'ensemble de ce qui joue autour des commerces.

415 On avait souligné aussi l'importance de garder aussi dans le grand centre-ville, les pôles de l'innovation. Parce que même si le Quartier de l'innovation qui est identifié comme formel, en fait, l'innovation historiquement est toujours passée dans ce qu'on appelle les recoins de la ville où les pieds carrés sont plus accessibles et les différentes zones de l'innovation dans le quartier,  
420 c'est important d'abord de les reconnaître - c'est difficile même à dessiner parce que ça change avec le temps, mais ces recoins-là, c'est important.

Mobilité durable et transport, je vais laisser ça à Alexie.



425 **Mme ALEXIE BAILLARGEON-FOURNELLE :**

Donc en fait, dans le mémoire, on met vraiment beaucoup d'emphase que la mobilité devrait être pensée pour tout d'abord les piétons, que particulièrement dans le centre-ville, c'est une priorité et qu'ensuite, le cycliste devrait venir en second. Donc que toute la mobilité du centre-ville devrait être réfléchi comme ça.

Également que le transit automobile devrait être réduit. On parle quand même d'ajouter 50 000 nouveaux habitants dans le centre-ville. Il y a déjà énormément de pression en termes de transit et donc il faut réfléchir intelligemment pour permettre justement une meilleure mobilité de tous et en même temps, réduire l'impact de tout ce transport-là qui va arriver sous peu.

**M. RON RAYSIDE :**

Il y a aussi les cicatrices vraiment qui coupent vraiment les quartiers en deux ou des fois, coupent vraiment d'un quartier à l'autre. Ça veut dire l'union entre ces différentes parties, on parle nord-sud dans la partie ouest du centre-ville mais aussi les grands axes comme Iberville et Frontenac, ça ferait les vraies scissions, mettons – c'est les autoroutes urbaines ce qu'on appelle des fois – et aussi, vers le fleuve, Notre-Dame, on va parler tantôt de l'accès aux berges, il y a la vraie coupure dès que Ville-Marie devient soit ouvert ou en surface. Ça fait que c'est un énorme enjeu à la longue parce que oui, c'est important le lien est-ouest, même qu'on approche l'eau, mais l'accès nord-sud aussi est extrêmement important.

Et peut-être ce n'était pas mentionné mais parmi les axes importants à suivre, incluant pour l'accès à la montagne, c'est la rue Peel. Parce que la rue Peel va être en transformation majeure dans les années qui s'en viennent avec tous les projets en bas du centre-ville, mais c'est une rue qui avait plusieurs personnalités, mais elle va prendre de l'ampleur de plus en plus avec tout le développement de Griffintown, avec le Quartier des gares et c'est un accès quand même assez direct vers la montagne. Ça fait qu'il faut juste le garder en tête et un peu de prendre de l'avance sur la vision de la rue Peel au lieu de juste subir les conséquences des différents projets.

460 Les sites excédentaires. Les Amis de la Montagne en ont parlé. Nous, on parle de plus encore. On n'a pas le Shriners ou le Allan Memorial sur le site mais il y a le Royal Vic, Hôtel-Dieu – on va revenir plus tard cet après-midi avec Hôtel-Dieu – mais aussi d'autres sites excédentaires dans le réseau de santé. Et aussi les espaces qui vont être vides, que sont les églises. On dit ce n'est pas public dans le même sens que les propriétés du réseau de santé, mais c'est un potentiel en termes de mètres carrés de construction puis en termes de patrimoine, c'est des lieux extrêmement importants. Ça aussi il faut avoir une vue. Oui, quelques sites importants mais aussi une vue sur l'ensemble.

465 Accès aux berges. On en avait parlé puis d'autres vont en parler ce soir, mais toute la partie est donnée sur l'accès aux berges et la partie avec le Parc Bellerive puis tous les efforts pour vitaliser ou rendre accessible ce parc-là dans l'est autour du pont Jacques-Cartier, mais la notion de l'axe nord-sud pour accès au fleuve, c'est des considérations importantes, comme aussi autour des propriétés dans le Port de Montréal.

470 On dit d'abord c'est important, le document soulève un peu comme potentiel de développement mais il faut aussi avoir les – on a peur que les discussions avec le Port de Montréal et les autres institutions fédérales ou nationales que sont CN, CP restent à un niveau superficiel et que ces projets-là donnant accès aux berges est plus théorique que réel. On veut juste dire que c'est très important cet accès-là mais ce serait très important qu'on ait le sentiment que c'est réel, ces discussions-là, puis ça mène vers un plus grand accès, tout en gardant les infrastructures nécessaires. Et le port est important, il n'y a personne qui veut les mettre dehors inutilement. Mais quand même, qu'il y ait une vraie discussion sur les plans à long terme du Port de Montréal puis du CN, CP. Ça fait qu'on le soulève.

480 Puis la dernière, la question des occasions. Parce que parmi les grands enjeux, je sais bien qu'il y a plein d'actions qui s'en viennent en hiver, mais il y a, en fonction des enjeux soulevés dans le document, les vrais opportunités qui s'en viennent. Je vais donner quelques - peut-être un ou deux exemples.

490 Dans l'est du quartier, toute la zone en bas est en développement, il y a l'Hôtel Viger et les rails du Canada, il y a un grand projet en préparation sur De Lorimier et Sainte-Catherine, il y a l'hypothèse que Molson déménage. Si je parle d'un élément important dans l'accès au fleuve, j'appelle ça le site de Molson, - là aussi ce n'est pas une question de les mettre dehors, loin de là, ils sont là depuis toujours - mais c'est l'ensemble de ces propriétés qui donne les opportunités d'avoir un vrai accès au fleuve. Il ne faut pas juste garder les orientations générales à un niveau abstrait et en même temps, manquer les occasions qui glissent sous le tapis.

495 C'est la même chose avec la rue Mill, puis il y a un mélange de grands projets ou de grandes opportunités qui s'en viennent. Comment on peut littéralement les marier aux objectifs du rapport et non pas garder... Parce que les grands amateurs telles que les grandes orientations sont séparées des actions dans les années qui s'en viennent. Comment vraiment concrètement les marier ensemble et garder un œil sur l'ensemble de ces opportunités-là. Merci. C'est ça.

500 **LA PRÉSIDENTE :**

505 Merci beaucoup pour la présentation. Alors c'est très fourni. Moi, j'ai quelques questions quand même de précision. Vous avez parlé de l'accès aux berges, qu'il va falloir passer au concret, pas juste au théorique. Est-ce que vous avez réfléchi à quel rôle pourrait jouer le Parc Jean-Drapeau dans le fait d'accéder au fleuve davantage pour les Montréalais ?

**M. RON RAYSIDE :**

510 Pas vraiment. Mais dans nos... Non. J'aime élaborer sur un « non », pas juste élaborer sur un « oui ». Il y avait toujours la notion qui est venue en périphérie dans certaines discussions. Il faut dire qu'on présente en notre nom avec la table mais c'est le fruit d'énormément de discussions à travers les années. Et la notion d'une navette du fleuve qui est venue sur la table de temps en temps et le lien avec le Parc Jean-Drapeau avec une notion de navette, mais une navette vraiment intégrée dans le réseau de transport en commun, mais ce n'était pas assez substantiel comme discussion qu'on l'intègre.

515

520 Mais c'est sûr, c'est une forme de considération et ça fait partie de - L'imaginaire du fleuve, on l'a très collé sur les quartiers qui donnent vraiment un accès direct au fleuve. Des fois dans la tête de beaucoup, c'est un peu plus abstrait peut-être l'accès, j'avoue, effectivement, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

525 C'est correct. Aussi dans le document, vous parlez à des endroits de s'assurer de ne pas privatiser les berges. Votre feeling, c'est quel secteur vous voyez qui pourrait être sujet à ça? Quel est l'état des lieux, la situation telle que vous la voyez à l'heure actuelle ?

**M. RON RAYSIDE :**

530 Pour les berges ?

**LA PRÉSIDENTE :**

535 Vous mentionnez de ne pas privatiser les berges.

**M. RON RAYSIDE :**

540 Mais pas privatiser. Il y a les projets – dans d'autres villes, il y a les grands projets intéressants qui donnent l'accès aux berges mais il y en a d'autres où ils ont quand même privatisé. Et il faut juste faire attention que ça reste dans le domaine public.

545 Comme le Vieux-Port d'ailleurs, comme le Vieux-Port que c'est un domaine public, que ça n'empêche pas que certains projets particuliers s'installent. Mais il y a le grand projet de condominiums sur le bord de l'eau, qui est dans la partie est, qui est le projet – d'ailleurs, c'était beaucoup aux nouvelles ce genre de projet-là – c'est les anciens silos. Et c'est juste pour être sûr qu'il y a... Mais c'est ça. Mais on n'a pas vent du contraire, on a plus vent du fait que le Port de Montréal n'a aucune intention de quitter leurs fonctions actuelles. Et même si c'est dans la Politique d'inclusion, le Port de Montréal nous dit informellement mais il nous dit : « On n'a pas

550 l'intention de laisser.» Et en même temps, le Port de Montréal, ils sont plus ouverts par rapport aux communautés qui sont proches, mais leur vraie projection à long terme, s'il y en a, c'est est-ce que la Ville de Montréal peut discuter avec eux.

555 C'est la même chose pour le CN. Le CN se sent constamment menacé par les discussions. Ce n'est pas une menace les discussions, c'est juste de savoir qu'est-ce que sont les enjeux à long terme. Comme la ligne du CN traverse le Vieux-Port, on n'aurait pas pu imaginer ça il y a 60 ans ou 70 ans, mais une ligne du CN traverse avec les mesures de sécurité appropriées, est-ce que les variantes de ça peuvent être dans la partie est, la jonction avec la ligne du CN et CP ou est-ce qu'il y a trop de circulation ? Ou est-ce que les fonctions actuelles, juste à l'est du pont Jacques-Cartier, est-ce qu'il y a des prévisions pour changer ça à très long terme ?

560 S'il n'y en a pas de changement, ça rend plus complexe, puis on est dans un accès visuel au port, à l'eau, mais c'est dès qu'il y a les vraies discussions, on espère qu'il peut y avoir un accès plus que visuel dans ces lieux. C'est un peu ça les enjeux.

565 **LA PRÉSIDENTE :**

570 Oui. Finalement, juste une petite question. Quand on parlait de la cohabitation des résidents actuels et des prochains usages, du redéveloppement des rives, vous recommandez que soit mieux planifiée donc la cohabitation entre les résidents actuels puis le redéveloppement. Avez-vous des pistes à recommander, comment faire cette cohabitation. La question, ça serait comment ? Est-ce que vous avez commencé à imaginer des « comment le faire » ?

**M. RON RAYSIDE :**

575 Il y a une forme de cohabitation actuelle via la Politique d'inclusion pour avoir certaine mixité en termes de - et qu'on suggère qu'elle soit élargie. Mais ça demeure un projet social qui est à côté mettons d'un projet de condominiums qui est à côté d'un autre projet. Et il y a la question des fois qui se pose : est-ce qu'on peut avoir une plus grande mixité ? Et avec la

580 pression des taxes foncières, il faut vraiment trouver les solutions autres que les programmes existants parce qu'on ne serait pas capable, ça serait trop cher de faire ces projets-là, dits abordables ou sociaux. C'est de plus en plus cher de les faire dans les quartiers centraux et dans le centre-ville. Ça fait qu'il faut vraiment changer.

585 C'est un peu comme la Politique de la famille. Si on veut vraiment garder les familles au centre-ville, il y a une Politique de famille au centre-ville. Une politique qui ne fonctionne pas, on a la thèse qu'il faut changer la politique. Il ne faut pas maintenir quelque chose qui ne fonctionne pas. Ça veut dire que pour vraiment avoir une mixité, pas juste sociale en termes de mixité abordable, mixité des familles, mixité des fonctions, dans un contexte d'un cœur de métropole, il faut vraiment faire les choses différentes pour que ce soit applicable. Sinon, ça ne fonctionnera pas. C'est une cause perdue.

590 Donc il faut vraiment avoir la crédibilité et la souplesse dans ces programmes-là. Actuellement, il n'y en a pas de souplesse dans ces programmes-là, puis il faut en avoir. Puis il faut avoir un genre de consensus social ou un pacte social que ça vaut beaucoup la peine d'avoir des familles au centre-ville, ça vaut beaucoup la peine d'avoir une mixité sociale et un peu un centre-ville accessible à tout, tout en étant un centre-ville pas juste pour les résidents mais aussi pour les étudiants.

600 C'est un centre-ville à plusieurs couches. C'est un centre-ville pour les touristes, c'est un centre-ville pour... C'est ça, tout le monde. C'est comme un centre-ville partagé. C'est comme une rue partagée mais on a un centre-ville partagé.

**LA PRÉSIDENTE :**

605 Je vais me permettre juste – ma dernière question porte justement là-dessus. Vous mentionnez que s'il y a plus de gens en ville, on a tous ce problème de partage de la chaussée, il va falloir réduire le nombre de voitures. Donc vous proposez des solutions de transport actif. Si on se replace dans un contexte de grand centre-ville qui est une métropole, c'est un centre-ville culturel avec une vie culturelle animée qui attire beaucoup plus que juste ses résidents, pour

610 faire vivre son côté culturel le soir, l'animation la fin de semaine, est-ce que vous avez réfléchi à  
comment on va faire pour amener des gens – ceux du centre-ville, vous recommandez le  
transport actif beaucoup plus élevé. Ceux qui n'habitent pas le centre-ville à l'heure où on se  
615 parle doivent encore venir en voiture, est-ce que vous avez réfléchi à qu'est-ce qu'on fait dans les  
prochaines années avec ça ?

**M. RON RAYSIDE :**

Je pense que ce n'est pas dans le mémoire mais il y avait déjà eu les discussions  
d'ailleurs, quand on est intervenu autour de l'avenir de la rue Sainte-Catherine, de rationaliser  
620 aussi les espaces déjà existants dans le centre-ville et les stationnements qui sont pleins le jour  
mais vides le soir, comment quand même, malgré tout ce qu'on dit de rendre accessibles les  
stationnements, puis de s'assurer qu'on optimise le plus possible, ça fait que – je pense que ce  
n'est pas dans le mémoire – mais on est conscient que surtout pour la vie culturelle, il y a une  
625 partie de la population.

Mais si on arrête tout le reste, un des problèmes de l'accès au centre-ville, c'est tous les  
réseaux commencent à être bouchés, autant les autos, c'est de plus en plus difficile, mais pour  
les vélos, il y a plus de vélos qui convergent vers le centre-ville, il y a de plus en plus de piétons,  
quand il fait beau, c'est tout, qui sont dans le centre-ville, mais ça veut dire que quand on a  
630 l'ensemble de ces réseaux-là qui sont pleins, il faut agir sur quelque chose. Ça veut dire qu'on ne  
peut pas juste laisser... Parce que là, ça commence à se contredire. Mais la question du  
stationnement, c'est une grande question. On est moins intervenu là-dessus mais dans nos  
tables rondes, dans nos réflexions, c'était soulevé cette notion-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

**M. JEAN CAOUETTE, commissaire :**

640

Sur les artères commerciales, vous parlez de commerces, de commerces à vocation locale, d'autres à vocation régionale. Vous semblez dire que la cohabitation n'est pas toujours facile. Est-ce que cette cohabitation difficile, ça tient surtout au coût des loyers ? Parce que vous suggérez, vous recommandez que la Ville prenne les mesures pour contrer les hausses excessives.

645

**M. RON RAYSIDE :**

Oui.

650

**M. JEAN CAOUETTE, commissaire :**

Concrètement, on fait quoi finalement ?

655

**M. RON RAYSIDE :**

Bon, on règle ça demain matin. Mais toute artère...

**M. JEAN CAOUETTE, commissaire :**

660

Je ne veux pas que vous perdiez la voix pour ça.

**M. RON RAYSIDE :**

665

Non, non, non. C'est l'adrénaline dans les idées qui maintient la voix.

**M. JEAN CAOUETTE, commissaire :**

C'est bon. Donc je vais vous en poser d'autres.



670 **M. RON RAYSIDE :**

Je devrais aller à la compétition de *La Voix* à TVA. Bon. Les artères commerciales, historiquement, se sont tirées dans le pied parce que toute artère commerciale rêve d'une vocation régionale. C'est juste si ça marche, ça marche de moins en moins. Et dès qu'une artère commerciale va bien, les propriétaires de commerces – et c'est la nature humaine – augmentent les loyers d'une manière des fois très spectaculaire pour faire en sorte que certains commerces ne peuvent plus être là. C'est le cas de Ste-Catherine Est où c'est presque que les franchises maintenant qui peuvent se permettre. C'est le danger de toute artère commerciale.

675  
680 Le monde parle de la gentrification résidentielle, mais il y a la gentrification commerciale qui est beaucoup plus radicale des fois. C'est un peu comme la gentrification des espaces commerciaux dans les zones d'emploi. C'est la même chose pour les artistes et autres. Alors qu'on n'est pas les seuls qui mettent ça de l'avant.

685 Même certaines des SDC, les sociétés de développement commercial, cherchent un peu les solutions pour ça. Est-ce que c'est une forme de contrôle des loyers ? Comme un peu les locaux vacants aussi c'est une plaie, ce n'est pas juste les loyers spectaculaires. Et certaines villes mettent une taxe additionnelle sur les locaux vacants comme on fait actuellement sur les terrains vacants mais sur les commerces vacants en plus. Mais la notion de contrôle de loyer, ce serait, j'imagine vraiment par les SDC mais c'est une voie parmi d'autres. Si on découvre d'autres mécanismes, mais c'est juste un réalisme. Je suis propriétaire moi-même, j'ai la tentation d'être capable de louer à 50 \$ le pied carré au lieu de 20. Je connais quand même un petit peu la nature humaine. Mais en même temps, on tue à long terme une artère commerciale en faisant ça, si c'est trop et on tue l'âme d'une artère commerciale.

690  
695 Ste-Catherine, c'est différent parce que Ste-Catherine il faut toujours qu'il y ait une vocation régionale, c'est une autre bécasse, Ste-Catherine. C'est signature. On comprend que les loyers soient très chers mais il faut la garder en vie.

700 Le jour que les loyers tuent une artère, d'ailleurs c'est trop tard quand ça arrive à ça, mais  
comment prévenir d'avance avec des mesures ? Évidemment de dire à une association de  
commerçants :« On introduit un contrôle de loyer » on peut imaginer ensemble la réaction que ça  
ferait. Mais je pense que c'est un vrai processus d'éducation. À la longue, c'est quoi les intérêts.  
705 C'est un peu comme les propriétaires qui gardent un local vacant pendant quinze ans, vingt ans,  
on a déjà vu ça, et c'est épouvantable. Ce n'est pas acceptable pour une ville. Ce n'est pas  
acceptable.

**M. HABIB EL-HAGE, commissaire :**

710 Merci pour votre présentation. Vous êtes un acteur de premier plan sur les questions  
urbanistiques et tout ce qui se passe à la Ville, j'imagine. À la page 43, vous parlez de  
gouvernance. C'est une question qui revient souvent dans nos rencontres avec les personnes  
qui viennent nous parler. Qu'est-ce que vous en pensez de la gouvernance du centre-ville par  
rapport au centre-ville ?

715

**Mme ALEXIE BAILLARGEON-FOURNELLE :**

C'est quand même une question assez large, la gouvernance du centre-ville. C'est sûr  
que nous, en fait, premièrement, on reconnaissait que la Ville, en faisant ce document-là, disait :  
720 « On est prêt à prendre les mesures nécessaires pour mener à bien ce projet-là. » Puis ça, on  
trouvait que c'était bien. On disait justement la Ville doit, maintenant qu'elle a dit qu'elle allait le  
faire, elle doit le faire concrètement et elle doit prendre les outils pour le faire. Parce que ce qu'il y  
a en ce moment dans le document de consultation nous semblait quand même assez large, plus  
ou moins concret dans certains cas, puis c'est vraiment le diable est dans les détails. Dans ce  
725 cas-ci, c'était vraiment de savoir comment le tout allait être réalisé.

Donc par rapport à la gouvernance du centre-ville, c'est sûr que nous on voulait qu'il y ait  
des actions concrètes. On voulait aussi qu'il y ait une gouvernance collaborative qui se crée et  
que, par la suite, quand le projet est mis en place, on puisse suivre en tant que membre de la  
730 société civile un peu les développements, soit par l'établissement de chantiers de travail pour

voir comment les différents chantiers qui sont mis, les trois, c'est excédentaire, le REM et l'accès aux berges se développent et comment tout ça pour que ça soit très transparent. Et donc, voilà.

735 Aussi qu'il y ait des outils de mise en œuvre et de suivi qui puissent nous permettre de voir comment la Stratégie centre-ville a un impact sur le centre-ville, parce que le centre-ville veut continuer à agrandir, peu importe qu'il y ait cette Stratégie-là ou non.

**M. RON RAYSIDE :**

740 Mais ça présume, comme Alexie a dit, ça présume un genre de suivi pour la société civile, puis les élus, puis les fonctionnaires, pas juste évidemment dans les premières années mais d'une manière un peu continue pour l'application du plan d'action. Parce que le vrai enjeu, c'est le plan d'action. Une politique c'est une chose qui dit : on était bien, on vous parle, vous écrivez, vous nous écoutez. Mais des fois, la vraie vérité sort d'un plan d'action. Il faut juste avoir  
745 ce mécanisme-là de suivi puis collaborateur qui inclut beaucoup de joueurs, puis qui donne les outils de comprendre aussi au fur et à mesure que les choses évoluent. Un peu comme la planification stratégique, on n'est pas juste là pour la mission puis les valeurs, il faut qu'on soit là pour tout. C'est les détails qui dictent, qui déterminent la vérité derrière les grandes déclarations.

750 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie beaucoup.

**M. RON RAYSIDE :**

755

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

760

Maintenant, nous allons inviter monsieur Foster. Bonjour! Je vais vous demander de bien vous présenter pour la prise de notes, s'il vous plaît.

**M. STEVE FOSTER :**

765 Bonjour! Mon nom est Steve Foster, je suis le président de la Chambre de commerce  
LGBT du Québec. Je suis accompagné de monsieur Robert Laramée. Je vais le laisser se  
présenter lui-même.

**M. ROBERT LARAMÉE :**

770 Robert Laramée, citoyen de Ville-Marie et ancien conseiller municipal et président du  
Conseil d'urbanisme pendant quatre ans en compagnie de monsieur Rayside qui était le vice-  
président à l'époque.

**LA PRÉSIDENTE :**

775 Donc en pays de connaissance.

**M. ROBERT LARAMÉE :**

780 Et nous avons fait cette consultation en 2003 à peu près.

**M. STEVE FOSTER :**

785 Notre participation – désolé si on n'a pas de document de présentation – on vit avec le  
bénévolat et le temps qu'on peut mettre dans notre organisation. D'ailleurs, c'est le cas des  
chambres de la diversité à Montréal. Donc on pourra y revenir un peu plus tard.

790 À la lecture du document, on trouve que les orientations, les axes et les actions  
privilegiées font beaucoup de sens. Cependant, on a quand même un doute qu'on puisse arriver  
à arrimer une stratégie globale comportant tous ces éléments-là parce que pour nous, il y a  
certains secteurs, par exemple le commerce de détail qui mériterait à lui seul d'avoir une  
consultation, ne serait-ce que peut-être même des états généraux, voire des assises du

795 commerce de détail parce qu'il y a plusieurs facettes qu'on devrait développer. Donc je pense qu'à la lecture du document, il y aura peut-être d'autres consultations qui devront découler pour vraiment avoir un portrait plus global et des actions peut-être plus pertinentes que ce qui est inscrit dans le document.

800 Cela étant dit, l'autre réflexion qu'on a eue, c'est que – ensuite, j'aimerais porter à votre attention aussi qu'en tant que vice-président de Concertation Montréal, nous avons déposé en mars dernier un document d'orientations Montréal métropole au maire de la Ville qui, je crois, devrait bonifier votre réflexion par rapport à certaines recommandations qui avaient été faites là-dedans. Car nous croyons que la Stratégie centre-ville est aussi intimement liée au statut de métropole que le maire est en train de négocier actuellement avec Québec, qui va peut-être permettre de pouvoir bouger davantage, de pouvoir faire des actions plus de façon autonome pour la Ville.

810 Une Stratégie centre-ville, pour nous, la première réflexion qu'on a eue, c'est comment on fait cohabiter la population versus ce qu'est un centre-ville d'une métropole. Parce qu'ici, on ne parle pas du centre-ville de Shawinigan ou de Québec, on parle vraiment d'une métropole. Et à partir de là, je crois qu'on doit tabler effectivement aussi sur ce qu'est une métropole dans la façon de dire que quand on vend l'habitation de Montréal, on vend aussi un environnement. C'est-à-dire – vous l'avez mentionné précédemment dans une des interventions – on est une métropole culturelle, il y a beaucoup d'activités le soir, il y a beaucoup de bars, de cinémas, il y a plusieurs activités, un gros quartier des affaires et à ce moment-là, il y a là tout un environnement duquel il y a aussi des inconvénients qui viennent avec, c'est-à-dire le bruit, la circulation, etc. 815 Donc on doit réfléchir mais aussi on doit vendre l'idée que c'est une métropole – on n'est pas en banlieue – et qu'on achète aussi le mode de vie métropole centre-ville.

820 Là, on va s'arrêter sur quelques recommandations avec lesquelles on est d'accord, puis peut-être en apporter des nouvelles, la première étant que tout ce qui est la notion des mesures coercitives ou incitatives qui visent les immeubles ne doivent pas juste concerner nécessairement des immeubles patrimoniaux mais l'ensemble des immeubles.

On est d'accord avec une taxation adaptée aussi en fonction des types de... Je mélange, je vais revenir.

825

Donc à l'axe 1, c'est ça, c'est qu'on parle de mesures coercitives et incitatives pour les immeubles patrimoniaux. Mais nous autres, on veut qu'on les élargisse à tout le monde. On ne peut pas laisser des édifices délabrés. Je vais vous donner un exemple. On a au coin de Ste-Catherine et Amherst, un édifice de Cormier qui est magnifique, qui est un emblème du Village gai – je vais revenir sur cette notion-là plus tard – qui est laissé un peu... Avec le temps, les armatures de fenêtres sont en train de rouiller, l'édifice... Donc ça c'est un monument historique, un patrimoine qu'on devrait vraiment protéger. Malheureusement, il ne se passe rien. Il n'y a pas de démarche de la Ville pour que soit entretenu cet édifice-là.

830

Un peu plus loin, près de Papineau et Champlain, il y a un autre édifice qui est vacant depuis longtemps, qui a fait les belles années du Village, qu'on appelle le Complexe Bourbon, duquel il y a une *délabration*. Là, ça a été acheté mais ça a été pendant longtemps laissé à l'abandon, danger pour les incendies, etc. Donc il devrait y avoir là des mesures coercitives pour qu'on s'assure que les édifices qui sont sur les artères commerciales entre autres puissent se voir entretenus régulièrement.

835

840

L'autre chose, quand on parle de vacance, nous on a une préoccupation pour la dévitalisation des artères commerciales – c'est aussi très vrai pour ce qui concerne le secteur du Village entre Papineau et Berri – et on dit qu'afin d'amener de nouveaux commerces, de nouvelles initiatives, on devrait avoir une taxation adaptée en fonction des types de commerces.

845

On sait qu'un bar, ça fait bien du *cash*. Par contre, une boulangerie, ça ne fait peut-être pas les mêmes revenus et peut-être qu'à ce moment-là, on pourrait imaginer une façon de taxer les types de commerces de façon variable pour justement permettre aux jeunes entrepreneurs d'ouvrir de nouveaux commerces diversifiés qui pourraient répondre aux besoins des milieux dans lesquels ils s'installent. Et à ce moment-là, ça permettrait justement d'aider ces jeunes entrepreneurs-là de pouvoir développer leur entreprise. Donc ça favorise justement la diversité de l'offre. Donc est-ce qu'on y va par type de commerce ou on y va versus par exemple si tu es

850

855 un commerce indépendant versus une chaîne. T'sais, *Second Cup* n'a pas les mêmes moyens que moi si j'ouvre un petit café.

860 L'autre aspect, dans les centres-villes, il y a un irritant entre autres pour le Village mais un peu partout, quand il y a des bars, c'est le moratoire qu'il y a sur l'émission des permis de débit de boisson. On ne sait pas trop comment ça doit être fait mais je pense qu'il serait bien d'avoir une consultation sur cet aspect-là de façon à ce qu'on puisse peut-être redéfinir des paramètres d'émission. Entre autres, la règle qui dit qu'on ne peut pas avoir tant de permis d'alcool à tant de distance, avec la modification de l'offre de bar, c'est qu'aujourd'hui, la tendance dans les grandes villes, c'est tous des petits bars spécialisés qui ont une niche très précise. Ce n'est plus la mode des grands bars à 300 personnes. Et dans certains secteurs, dont le Village, 865 ça devient un irritant pour justement amener des jeunes mais aussi des nouveaux propriétaires de bar.

870 On vient justement d'en avoir un nouveau qui vient d'ouvrir, qui s'appelle *Le Renard*, fait par deux jeunes du début trentaine, qui vient justement changer un peu cette dynamique-là, qui est un bar de quartier, qui attire la population du secteur. Donc c'est très intéressant de voir comment ce genre d'initiative-là peut aussi moduler et améliorer un environnement. On parle de bar mais ça peut être toutes sortes de... Donc pour nous, il y aurait là de quoi à regarder de plus près, voir comment on peut travailler ça.

875 L'autre aspect aussi – puis là, ça va beaucoup dépendre aussi du statut de métropole – c'est toute la... Au Québec, on aimerait bien qu'il fasse soleil douze mois par année, puis qu'il fasse chaud. Ce n'est pas le cas. Et dans le Village, elle est fermée de mai à septembre, et toute la problématique des terrasses, de la capacité qu'on a sur les terrasses versus ce que la Régie demande ne fait pas très de sens et nuit un peu aux affaires. Une grande terrasse qui est limitée 880 en fonction de sa superficie d'édifice mais qu'on ne peut pas rester debout, on est obligé de s'asseoir quand tu rentres, il y a là tout là pour nous quelque chose qu'il faut regarder. La réglementation, elle est un peu restrictive et empêche un peu le dynamisme aussi puis l'accessibilité de l'environnement plus festif qu'on a. C'est aussi ça aussi Montréal. C'est aussi les festivités.

885 L'autre aspect, quand on parle du commerce de détail tout à l'heure, on dit qu'on devrait peut-être se consulter pour avoir comme dans certaines villes, une stratégie de mixité commerciale. Dans le Village, on est rendu avec huit cafés. J'aime bien le café mais à un moment donné, on peut-tu avoir autre chose.

890 **M. ROBERT LARAMÉE :**

Douze restaurants asiatiques aussi.

**M. STEVE FOSTER :**

895

Oui, genre douze restaurants asiatiques, etc. Puis c'est vrai dans le Village mais c'est vrai aussi dans certains secteurs de la ville. Et je pense qu'il serait bien qu'on prenne les SDC comme partenaires pour réfléchir à cette stratégie-là de mixité commerciale. Il serait avantageux pour pouvoir justement permettre une meilleure diversité puis répondre à plusieurs besoins en même temps dans un environnement donné. Donc pour nous, on suggère fortement qu'il y ait un suivi sur ce dossier-là par rapport à la mixité commerciale.

900

**M. ROBERT LARAMÉE :**

905

Certaines villes y sont allées de façon réglementaire ou on peut y aller aussi avec des incitatifs fiscaux pour un peu inciter à la mixité finalement.

**M. STEVE FOSTER :**

910

L'idée a été mentionnée précédemment, nous on est en faveur de la taxation de la vacance. On ne comprend pas pourquoi un propriétaire peut laisser indéfiniment des locaux vacants surtout sur des artères commerciales. Pour nous, on doit là soit donner un incitatif ou sinon dans la mesure qu'il ne veut rien savoir, vraiment d'avoir une taxation à la vacance.



915 Pour l'axe 2, on aimerait que dans la Stratégie centre-ville, on porte une attention  
particulière à l'entrepreneuriat. Pas tant pour les *startup* parce que l'offre de services pour les  
*startup*, elle est multiple, il y en a plus que le client en demande. Le problème qu'on voit, c'est  
que les nouveaux entrepreneurs, c'est que dans la période de développement ou de croissance,  
la deuxième ou troisième étape de la croissance de leur entreprise, les services ne sont plus là, il  
920 n'y a plus d'aide. Et souvent, ils sont laissés à eux-mêmes. Donc peut-être qu'on devrait regarder  
ce que la Ville peut mettre en place avec des partenaires d'affaires et certains SDC ou PME  
Montréal, par exemple, qu'est-ce qu'on peut faire pour soutenir justement les entrepreneurs  
quand ils arrivent à la deuxième et troisième période de croissance de leur entreprise.

925 Comme mentionné, le Village a eu l'appellation « zone touristique ». Pour nous, c'est  
quelque chose sur laquelle la Ville doit tabler. D'ailleurs, ça demeure encore aujourd'hui une  
exception à la règle. C'est quelque chose de très particulier en Amérique du Nord. Au cours des  
dernières années, on prend San Francisco, le quartier de Castro ou New York, Greenwich, tous  
les villages gais se sont défaits et Montréal a le seul village qui est resté assez intact malgré  
930 certaines vacances de locaux. Donc pour nous, il y a un attrait touristique très particulier à  
Montréal qu'on doit valoriser et je vais revenir un peu plus tard par rapport à l'alliance touristique.

**LA PRÉSIDENTE :**

935 Je vais juste vous demander...

**M. STEVE FOSTER :**

Ah! On ne m'avait pas donné de temps.

940

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça, pour vous donner l'opportunité de vous assurer de nous dire tout ce que vous  
voulez nous dire. En théorie, il vous resterait quatre minutes. On peut étirer un peu.

945

**M. STEVE FOSTER :**

950 On va faire ça vite. Donc c'est ça, le tourisme LGBT doit se retrouver dans la Stratégie de  
l'alliance de l'industrie touristique. Comme vous le savez, il y a quelques mois, le gouvernement  
du Québec a transformé tout le secteur touristique et a défait des mandats. Par exemple,  
Tourisme Montréal s'occupait justement du tourisme LGBT à l'international, ce qui n'est plus le  
cas maintenant. Le volet international a été donné à l'Alliance – donnez-moi deux instants – à  
l'Alliance de l'industrie touristique du Québec, duquel siègent plusieurs représentants régionaux,  
955 et là, ça change toute la dynamique. Donc par rapport au volet touristique LGBT qui a été très  
fort à Montréal pendant plusieurs années, là il y a une inquiétude de voir que cette priorité-là ne  
soit plus dans les priorités de l'Alliance. Donc Montréal doit s'assurer que ce volet-là soit quand  
même encore prioritaire.

960 Vous parliez des acteurs clés comme la Chambre de commerce du Montréal  
métropolitain, etc. Montréal a une particularité par rapport à – comme bien des villes mais au  
Québec, d'avoir beaucoup de diversité. Et on croit que les chambres de commerce de la  
diversité, tant LGBT que culturelle, doivent être associées dans le positionnement pour  
l'international de Montréal. On joue un grand rôle au niveau de l'entrepreneuriat entre autres et  
on doit, je crois aussi, participer à ça, parce que c'est une plus-value. C'est ce qui fait aussi la  
965 beauté de Montréal, toute sa diversité.

Concernant l'axe 3, on va revenir sur deux choses seulement. C'est le réseau cyclable  
versus le stationnement et le transport en commun. On ne peut pas être contre la vertu.  
Cependant, récemment on a fait une piste cyclable sur le boulevard Maisonneuve de Papineau  
970 vers l'Est et on a enlevé un paquet d'espaces de stationnement, sans penser à en rajouter en  
quelque part. Pour les résidents, ce n'est pas pratique et pour les commerçants, pour leur  
clientèle, ce n'est pas plus pratique.

975 Donc il serait peut-être très intéressant et quand on parlait de certaines concertations ou  
certaines consultations précises, je pense qu'au niveau du transport, il devrait y avoir quelque  
chose là. Parce que là, il y a comme des actions qui se font mais qui ne sont peut-être pas

réfléchies ou intégrées à l'ensemble de la problématique justement liée au transport à Montréal. Donc on espère que les prochaines pistes cyclables qu'on souhaite voir apparaître, il puisse aussi en parallèle y avoir aussi des places de stationnement pour les résidents pour qu'ils puissent être capables de se stationner à un moment donné.

980

L'autre chose, c'est qu'on joint notre voix à la SDC du Village mais aussi à certaines SDC, puis probablement une des volontés du maire qui est la réappropriation par la Ville de tout ce qui concerne les revenus générés par les parcomètres. Et ça, pourquoi on favorise ça? C'est qu'en collaboration avec les SDC, on pourrait développer des projets, des initiatives commerciales qui seraient adaptées en fonction des secteurs dans lesquels elles évoluent.

985

Par exemple, on pourrait très bien faire, je ne sais pas moi, dans le temps des Fêtes, une journée parking gratuit : venez faire vos emplettes dans le Village puis le stationnement est gratuit pour la journée. Donc il y a plusieurs initiatives là-dedans et je pense aussi qu'à travers ça, la Ville serait gagnante pouvoir travailler en collaboration avec les SDC.

990

Une stratégie, on tient quand même à marquer qu'une stratégie ne peut pas se faire mur à mur. Elle doit vraiment être capable de se faire en fonction des milieux et il y a peut-être des milieux qui sont plus ou moins représentés dans la consultation présente, peut-être qu'il y a des choses qui devront être jasées subséquemment.

995

L'autre chose – et là, je vais prêcher pour ma paroisse – les chambres de commerces LGBT, elle a déjà été soutenue par la Ville pour être capable de justement pouvoir participer pleinement au rayonnement et au développement économique de Montréal. Et c'est vrai qu'actuellement, les chambres de commerce de la diversité, on est peu ou pas soutenues financièrement. Je pense à la Chambre de commerce iranienne qui aurait probablement bien voulu participer aussi mais qui est dans l'impossibilité de le faire. Donc de trouver peut-être une façon dans la Stratégie centre-ville de soutenir les chambres de commerce de la diversité.

1000

1005

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup pour votre présentation. On va manquer de temps mais je vais sélectionner quand même une ou deux questions parce que j'en avais plusieurs.

1010

Pour faire revivre le Village comme lieu, donc vous nous avez parlé beaucoup de ça, vous ne vous avez pas parlé des lieux de diffusion. Est-ce que dans ce que vous vivez au niveau des lieux de diffusion, vous avez pensé aussi à comment on peut faire pour les encourager pour qu'il y en ait d'autres, comment sauver ceux qui existent ?

1015

**M. STEVE FOSTER :**

Au niveau de la culture, effectivement, pour les artistes de la communauté LGBT, les lieux de diffusion sont très peu accessibles. Tout ce qui est la promotion, ils n'ont souvent pas les moyens de participer à une promotion, de promouvoir justement leurs œuvres et tout. Il y a certains bars qui aujourd'hui offrent gracieusement l'accrochage, mais ça demeure qu'il n'y a toujours pas de stratégie ou de capacité pour la diffusion.

1020

Quand on parlait de l'édifice Cormier qui est sur le coin, ça pourrait être un très bel endroit pour que ça devienne un lieu de diffusion. Il y a des villes comme Toronto, ils ont des compagnies de théâtre, des places de théâtre, il y a un cinéma. Dans le Village, on n'a plus ça. Donc est-ce qu'il y a là quelque chose à faire ? Certainement, mais je pense que là, il faut aussi que la SDC et les acteurs du milieu puissent se mobiliser et aussi participer. Mais il y a de quoi là à faire pour les artistes issus des communautés LGBT.

1025

1030

Il y a aussi tout le soutien à l'événementiel LGBT. Entre autres, je pense au festival Mtl en Arts qui, d'année après année, en arrache, doit se battre pour être capable d'avoir des subventions. Pourtant, c'est quelque chose de tout à fait exceptionnel. C'est près de 200 000 visiteurs sur quatre, cinq jours. C'est rendre l'art accessible, met en valeur beaucoup d'artistes issus de nos communautés. Donc je pense que là, il y a tout un soutien à faire et à développer, je pense.

1035

**M. ROBERT LARAMÉE :**

1040 C'est-à-dire que si on veut, la culture LGBT est complètement absente des paramètres  
d'évaluation des projets ou des événements. Et ça, c'est à la Ville mais c'est à Québec aussi et  
c'est à Patrimoine Canada aussi. Alors c'est quelque chose. Si on se targue d'être une métropole  
ouverte comme nous nous targuons d'être, bien peut-être que la Ville pourrait au niveau culturel,  
au niveau de sa diversité, favoriser davantage effectivement la culture LGBT pour une ville qui se  
targue d'être si ouverte.

1045

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, je vous remercie beaucoup. Jean, est-ce que tu as des questions ? C'est bon.  
Habib ? C'est bon. Bien je vous remercie beaucoup.

1050

**M. STEVE FOSTER :**

Merci beaucoup.

1055

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors maintenant nous allons entendre madame Magali Bebronne.

1060

**Mme MAGALI BEBRONNE :**

Bonjour! Merci de m'accueillir et de me permettre de présenter le mémoire de Vélo  
Québec sur la Stratégie centre-ville que vous avez déjà lu probablement. Donc j'essaierai de  
passer rapidement mais juste pour insister sur quelques points.

1065

Vélo Québec, nous existons depuis presque 50 ans et nous cherchons à faire la  
promotion du vélo un peu sous toutes ses formes, donc tant pour le loisir, le sport qu'également

les dépassements. C'est un peu à ce titre-là qu'on se préoccupe de ce qui s'en vient pour le vélo dans le centre-ville.

1070 Le vélo à Montréal, on dit souvent que Montréal est une ville cyclable. C'est surtout une ville de cyclistes, en fait. On a une proportion incroyable de gens qui font du vélo même occasionnellement, un million de cyclistes à Montréal, c'est tout de même impressionnant et c'est une croissance aussi très rapide dans les dernières années. La dernière enquête origine-destination révélait qu'entre 2008 et 2013, donc en l'espace de cinq ans, le nombre de  
1075 déplacements à vélo a crû de 57 %. Alors c'est vraiment considérable.

On reconnaît que si cette croissance est au rendez-vous, c'est parce qu'il y a des moyens qui ont été pris, parce que le réseau cyclable a été développé, parce que Bixi aussi a vraiment changé la donne en permettant à monsieur, madame Tout-le-monde d'enfourcher un  
1080 vélo parfois occasionnellement puis de l'essayer. C'est quand même 3.5 millions de déplacements par année, Bixi, actuellement.

Alors on a vraiment ça dans l'ADN des Montréalais une volonté de faire du vélo et ça devrait vraiment nous encourager. Pour autant quand on regarde un petit peu la part modale du  
1085 vélo à Montréal, ça reste – bon, on ne peut pas toujours se comparer à Copenhague ou aux Pays-Bas – mais dans les quartiers centraux, c'est à peu près 4 % des trajets qui se font à vélo. Quand on parle d'un quartier encore plus restreint comme le Plateau Mont-Royal, on frôle les 11 % de part modale vélo. À Copenhague, on est dans les 40 %. Alors nous, on pense vraiment qu'il y a un grand potentiel qui actuellement n'est pas exploité au niveau du vélo. On ne permet  
1090 pas au vélo de se développer autant qu'il le pourrait.

Pourtant, s'il y a bien une chose qu'on a constatée dans les documents de préparation de la Stratégie, c'est à quel point le centre-ville est congestionné. On nous dit, l'image, je la reprends de votre propre document parce qu'elle est très, très parlante, sur le fait que réseau  
1095 routier est congestionné, sur le fait que les réseaux de transport en commun le sont également, les deux lignes de métro.

Tout ce qui approche le centre-ville est extrêmement congestionné et on dit c'est dommage parce qu'on a une alternative à tout ça, on a un moyen de transport qui est complémentaire et qui coûterait très peu cher à développer et c'est le vélo.

1100

On estime à Montréal qu'un tiers des travailleurs habite à moins de cinq kilomètres de leur lieu de travail. Alors ça, c'est un trajet d'à peu près 25 minutes en vélo. Autant dire que c'est quelque chose qui se ferait très facilement à vélo. Alors il faut se demander pourquoi actuellement on est à 3-4 % de part modale dans un quartier central, avec une densité telle que le centre-ville ici à Montréal.

1105

Selon la Chaire de mobilité de Polytechnique, 22 % des déplacements qui sont actuellement réalisés en auto ou en bus pourraient être transférables au vélo. On parle de trajets où, par exemple, on n'a pas besoin de transporter de passager ou de charge lourde, etc. Donc ce potentiel-là, on est loin de l'avoir atteint et je pense que c'est important de se poser la question du pourquoi.

1110

En fait quand on consulte la carte du réseau cyclable de Montréal, on a une indication très claire et une raison. Là, on regarde, puis il y a un trou. Il y a comme un gros trou béant au cœur du centre-ville où il n'y a pas de lien cyclable. On a la piste cyclable de Maisonneuve qui est très, très empruntée et qui permet d'accéder à la rue Sainte-Catherine et tous les lieux d'emploi qui sont proches d'ici. Mais au sud du boulevard de Maisonneuve, entre la rue Berri et de Courcelles, c'est un gros cinq kilomètres où, pour descendre, il faut s'aventurer dans des rues où on n'a aucune voie cyclable et où la circulation est très, très dense.

1115

1120

Alors cette année, pour la première fois, on a un petit peu continué la bande cyclable qui est sur la rue Saint-Urbain mais qui est une bande cyclable peinte au sol, qui offre très peu de protection. Et je mentionnais dans le mémoire, j'ai fait l'exercice de voir si on voulait aller du campus de l'Université McGill au Centre des sciences ou à la Cité de l'innovation dans le Vieux-Port, c'est deux kilomètres à vol d'oiseau, mais s'il fallait qu'on passe par des réseaux cyclables, ça nous prendrait cinq kilomètres. Personne ne fera un tel détour à moins d'avoir vraiment le

1125

temps. Les gens qui se déplacent à vélo sont comme tous les autres, ils cherchent simplement à se rendre de façon efficace et sécuritaire à destination.

1130 Ce besoin-là, il est quand même bien identifié. Ça fait des années qu'on voit dans la planification – ici c'est la programmation des projets cyclables pour l'année 2016-2017 – où on voit tout ce qui est en orange, ce sont des liens cyclables qui sont prévus. Ils sont planifiés mais ça fait des années qu'on les voit là et on a du mal à les voir se concrétiser. On se demande un petit peu pourquoi ils ne sont pas priorisés, surtout au centre-ville. Alors je pense qu'on a déjà  
1135 une bonne partie de la réponse à notre question.

L'autre réalité, c'est à quel point c'est au centre-ville que se concentrent les collisions qui impliquent les cyclistes. Ça, c'est une carte de la densité des accidents impliquant des cyclistes et on voit très bien quelles sont les artères qui posent problème. On les a d'ailleurs ici. Selon la  
1140 DSP, Atwater, Jeanne-Mance, Viger, Saint-Laurent, Ontario, Saint-Denis, René-Lévesque, Parc, de Maisonneuve, Amherst. Ce sont toutes des rues qui se trouvent au centre-ville et on sait aussi que ce sont aux intersections qu'ont lieu la plupart des accidents.

Alors il manque de réseau cyclable et il y a un sentiment d'insécurité pour beaucoup de  
1145 gens qui fait en sorte qu'ils sont nombreux à dire qu'ils ne viendraient pas au centre-ville en vélo et, en fait, c'est quelque chose qu'on entend souvent. Faire du vélo à Montréal ? Ah, c'est bien trop dangereux! Et ce n'est pas une fatalité pourtant.

J'en profite aussi pour parler des viaducs et des ponts. On a eu des collisions très médiatisées, que ce soit en 2013 sur le pont Wellington, la collision avec un poids lourd qui a causé le décès de Christian Brulotte et puis en 2014, encore plus médiatisé, le décès de Mathilde Blais dans le viaduc Saint-Denis. Et ça, ça n'était que la réalisation ou la concrétisation d'une crainte qu'ont beaucoup de cyclistes quand ils empruntent ces viaducs-là qui sont inévitables pour passer d'un quartier à l'autre mais qui sont dangereux, mal éclairés, étroits et où  
1150 on ne souhaite pas vouloir côtoyer des autos ou des dix roues.  
1155



1160 Il y a des bonnes pratiques en matière d'aménagement cyclable, et c'était le troisième constat qu'on fait dans notre mémoire. C'est à quel point une partie du réseau cyclable actuel ne répond pas vraiment à ces meilleures pratiques. Ce que dit en gros ce graphique ici, c'est que plus la vitesse des véhicules et plus le débit des véhicules sur une artère sont importants, plus c'est important aussi de séparer physiquement les voies cyclables du reste de la circulation. Alors sur des petites rues résidentielles, rouler, côtoyer des autos, il y en a une de temps en temps, ce n'est pas très, très grave. Puis bon, quand il y a un petit peu plus de trafic, on peut vouloir simplement peindre une ligne au sol.

1165 Mais quand on arrive sur une rue comme Saint-Urbain avec deux voies de circulation, donc potentiellement 10 000 véhicules par jour, et là on a tous ces cyclistes qui empruntent cette petite voie étroite peinte au sol, on comprend que ce n'est pas très confortable et on comprend que les gens les plus craintifs ou les mamans avec leurs enfants – les femmes, en fait, sont  
1170 considérées comme une espèce indicatrice du degré de convivialité dans le réseau cyclable – les plus jeunes, les plus âgés ne voudront pas s'aventurer sur des rues comme ça. Et c'est aussi le constat qu'on fait ici sur la rue Viger – je pourrais citer Saint-Antoine également, Wellington, j'en parlais dans le mémoire – qui sont des rues, oui, il y a un lien cyclable mais de là à dire que c'est un lien qui conviendrait à tout le monde, on est assez loin du compte.

1175 Donc c'était quelque chose qui était important pour nous de souligner, que dans la façon dont on va développer le réseau cyclable au centre-ville, compte tenu de la densité de circulation, il va falloir prendre des mesures courageuses pour le faire de façon sécuritaire.

1180 L'autre problème aussi qu'on soulignait, c'est à quel point – de l'infrastructure qui est peinte au sol – c'est une infrastructure dans laquelle les autos, les véhicules de livraison, tout le monde se stationne et donc c'est de l'infrastructure qui disparaît à tout bout de champ. Il y a d'ailleurs un blogue qui s'appelle *#dansmapiste* et puis c'est de là que j'ai tiré ces images-là pour dire à quel point c'est vraiment fréquent.

1185 Enfin, le dernier constat qu'on faisait, c'est à quel point on manque de vélo, de stationnement pour vélo. J'en ai eu l'illustration en arrivant ici tantôt, j'ai comme dû... Et on est en

face de la tour d'Air Transat, mais, bon, ça illustre un petit peu la situation dans laquelle on se retrouve parfois quand on veut se déplacer à vélo.

1190

On sait que le vol de vélo peut vraiment décourager les gens. Quand on s'est fait voler son vélo une ou deux fois, on ne rachètera pas un vélo une troisième fois. Et donc c'est important le stationnement à vélo. On a 49 000 places de stationnement auto dans les documents qui sont présentés à la consultation. Sachant qu'un vélo, enfin la place d'une auto peut accueillir jusqu'à huit vélos stationnés, bien on aimerait bien en voir un peu plus. C'est notamment le cas dans le Quartier des spectacles. Quand on veut se stationner, on n'a absolument nulle part où le faire. Et même sur Ste-Catherine, sur de Maisonneuve, on a beaucoup de difficulté à le faire. Ça, c'est en face de la Banque de Montréal, le vélo qui est attaché comme ça.

1195

1200

Donc nos propositions très simplement, ce serait vraiment de se donner comme objectif dans la Stratégie centre-ville que le vélo puisse devenir cette alternative-là et je pense que c'est dans l'intérêt de tout le monde que les gens qui vivent proche du centre-ville ou qui ont affaire dans le centre-ville sur des distances de cinq kilomètres et moins, que ça devienne quelque chose de naturel pour eux d'enfourcher leur vélo plutôt que de prendre une place dans le métro ou de venir en auto. Et on pense qu'il est tout à fait réaliste de viser une part modale vélo de 15 % d'ici 2021.

1205

1210

Enfin, dans la façon dont on développe réseau cyclable, on est tout à fait en accord avec l'orientation 3.3 de la Stratégie de développer le réseau cyclable du centre-ville et d'assurer sa continuité. On a envie de dire dans la façon dont on le fait, faisons-le rapidement, les besoins sont là. Là où on fait des voies cyclables, on voit à quel point elles sont prises d'assaut par les cyclistes. Faisons-les séparées physiquement de la circulation, selon les meilleures pratiques, avec des largeurs suffisantes. Aussi de façon à ce qu'elles soient praticables à l'année.

1215

On est en train de se rendre compte que quand on peint des bandes cyclables au sol, c'est très difficile de les maintenir en bon état aussi l'hiver. Puis je pense que nos problèmes de congestion et de saturation sont tout aussi vrais en hiver qu'en été. Et dans certaines villes

comme Copenhague, on arrive à conserver 80 % des gens qui circulent en vélo l'été, on arrive à les conserver en hiver en offrant un bon déneigement du réseau cyclable.

1220

Enfin, notre troisième proposition, c'est d'adopter une approche de rue complète. On a dans votre orientation concernant la convivialité et la sécurité des grands axes, on voit qu'il y a une volonté d'avoir une approche systématique pour inclure de meilleurs espaces pour les piétons, des stationnements à vélo, etc. On aimerait voir le même systématisme pour prendre en compte les besoins des personnes qui se déplacent à vélo. On a eu beaucoup d'exemples récemment d'artères qui ont été refaites, pas nécessairement au centre-ville, mais on pourrait quand même citer le cas de la rue Sainte-Catherine, où on refait des artères. On va être pris avec ces rues-là pour les 20, 30, 40, 50 prochaines années et on évite encore de vraiment se poser la question comment vont faire les gens qui se déplacent à vélo.

1225

1230

Et si vous faites des beaux trottoirs bien larges pour répondre aux besoins des piétons, et on s'en félicite, mais si à côté de ça, les cyclistes ont l'impression qu'ils sont en danger sur la rue, vous allez les retrouver sur les trottoirs. Alors d'avoir une approche où chaque fois qu'on réaménage une rue on se pose vraiment la question : comment vont y circuler les personnes à vélo ? C'est une approche qui va être progressive mais qui fait en sorte qu'au fil des années, on va simplement se rendre avec des rues qui sont conviviales pour tout le monde.

1235

Notre quatrième proposition, c'est de poursuivre, bien sûr, les actions de sécurisation qui ont déjà été entreprises dans les viaducs et qui font partie de la stratégie Vision zéro de la Ville de Montréal, mais également de les étendre aux ponts pour faire en sorte que tous ces lieux-là qui sont des barrières aux déplacements actifs et qui sont bien identifiés d'ailleurs dans les documents de consultation, qu'on fasse en sorte de ne pas oublier les cyclistes également à cet endroit-là.

1240

1245

Enfin de faire un inventaire des besoins et de l'offre en stationnement à vélo et de faire en sorte de combler ces besoins-là, y compris proche des pôles de transport en commun. La STM a développé un indice où ils sont en fait arrivés à la conclusion que si on arrivait à faire en sorte que le vélo et les transports en commun étaient facilement combinables, que ça deviendrait

1250 pratiquement aussi concurrentiel que l'auto individuelle. Qu'on arriverait dans le même temps  
donné à parcourir les mêmes distances qu'en auto individuelle. Alors c'est vraiment crucial si on  
veut rendre le transport en commun attrayant de se poser la question de comment les gens vont  
faire le premier et le dernier kilomètre de leur transport. Et si on permet aux gens de le faire à  
vélo, on va se rendre compte que le transport en commun lui-même va gagner en efficacité et en  
compétitivité. Donc de bien garder tout ça à l'esprit. Voilà en substance.

1255

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie beaucoup. C'est très, très clair et puis bien expliqué. Moi, je n'ai pas de  
question particulière.

1260

**M. JEAN CAOQUETTE, commissaire :**

Je crois que c'est à Strasbourg où tous les autobus sont systématiquement équipés de  
support à vélo, ce qui permet justement de compléter le dernier kilomètre, le dernier demi-  
kilomètre finalement. Je ne sais pas si c'est très généralisé ou si je devrais avoir vu ça dans  
plusieurs autres villes européennes et américaines.

1265

**Mme MAGALI BEBRONNE :**

Pas plus loin qu'à Laval.

1270

**M. JEAN CAOQUETTE, commissaire :**

Laval au Québec ?

1275

**Mme MAGALI BEBRONNE :**

Oui, oui. Vous traversez la rivière des Mille-Îles et à Laval, tous les autobus sont  
systématiquement équipés.

1280 **M. JEAN CAOUETTE, commissaire :**

Sans blague.

1285 **Mme MAGALI BEBRONNE :**

Oui. De supports. Québec en a, Laval en a, Vancouver en a. J'y ai été au mois de septembre, c'est surprenant à quel point c'est utilisé. Chaque fois que j'ai pris le bus, j'ai vu quelqu'un les utiliser. Et vous avez raison de dire que quand on parle d'intermodalité entre le transport en commun et le vélo, ça c'est une mesure qui est essentielle.

1290

Le problème à Montréal, c'est qu'on est implanté sur cinq lignes d'autobus en tout et pour tout, en mode projet pilote, de telle sorte qu'on sait à peine que ça existe, on ne sait jamais trop s'ils vont y être. Donc en fait, on a réuni toutes les conditions pour que ce projet pilote là échoue. Alors là, on dit : bon, bien, ça n'a pas l'air de vraiment marcher. On a mis sur la glace des investissements. Mais c'est le genre de chose qui doit être déployé largement, qui a fait ses preuves ailleurs.

1295

Et si vous voulez le rajouter dans les recommandations, ça serait tout à fait pertinent parce que ça peut faire en sorte que quelqu'un va prendre son vélo, même s'il sait qu'il risque de pleuvoir sur le chemin du retour. Ça fait en sorte que si on a une crevaison, on va pouvoir rentrer à la maison alors que là, on est obligé d'attendre que l'heure de pointe se termine pour pouvoir entrer dans le métro qui ne va pas nous amener nécessairement à destination. Ça peut faire en sorte qu'on peut faire des plus longues distances en utilisant son vélo puis... Donc très pertinent.

1300

1305 **M. HABIB EL-HAGE, commissaire :**

Vous avez dit : « Il faut que Montréal prenne des mesures courageuses pour sécuriser. » Qu'est-ce que vous voulez dire ? Pourquoi est-ce... Ce n'est pas courageux ce qu'on a mis ici ou ce qu'on a fait à Montréal ? Ou ça prend encore un peu plus ?

1310

**Mme MAGALI BEBRONNE :**

1315 On avait de l'avance à Montréal et on est en train un peu de se faire dépasser par beaucoup de villes qui ont des visions plus audacieuses en matière de développement du réseau cyclable et on ne se voilera pas la face quand on parle de faire des voies cyclables et des voies physiquement séparées de la circulation. C'est parce que souvent, il va falloir sacrifier...

**LA PRÉSIDENTE :**

1320 Du stationnement.

**Mme MAGALI BEBRONNE :**

1325 ... du stationnement. Et à un moment donné, surtout quand on voit l'inventaire des places de stationnement, qu'on parle d'optimisation du stationnement, je pense qu'avoir du courage, ça va être ça, ça va être de favoriser des besoins de déplacement de dizaine de milliers de personnes plutôt que le stationnement d'autos qui vont juste occuper cet espace public là. Alors on le disait un petit peu, pour développer ce réseau cyclable là, il va falloir le faire au prix parfois de réallocation de voies de circulation ou de stationnement.

1330

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

1335

**Mme MAGALI BEBRONNE :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1340

Alors maintenant, nous allons entendre monsieur Jean-François Lefebvre.

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Voilà, donc tout est en place.

1345

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci de bien vous présenter, pour les notes.

1350

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Oui, je vais présenter d'ailleurs mes collègues. Donc je suis accompagné de Laurie St-Onge et Émile Pronovost, donc deux étudiants de l'UQAM. Je pense que c'est important dans ces consultations de faire venir la nouvelle génération également. Donc sur ce, je vais laisser d'ailleurs mon collègue débiter.

1355

**M. ÉMILE PRONOVOST :**

Bonjour! Je m'appelle Émile Pronovost, je suis étudiant en urbanisme à l'UQAM. C'est ma première consultation publique, donc ça me stresse un peu. Peu importe. Il a dit que c'est important justement de favoriser la nouvelle génération. Il faut voir sur ce tableau que justement depuis des décennies, ce sont les *baby boomers* qui ont dominé en termes de part de force de travail mais depuis 2014 environ, c'est notre génération qui va dominer en proportion. Et évidemment, ils n'ont pas les mêmes préférences.

1360

1365

D'ailleurs, ils n'ont pas les mêmes préférences, notre génération, ils sont plus axés, il y a plus un éveil qui est porté sur la question de l'écologie, puis ils sont plus prêts peut-être à vivre en urbain mais un milieu écologique. Cependant, selon une étude, cela n'est pas assez pour contrer l'étalement urbain.

1370

Selon des chercheurs et une équipe qui ont fait une analyse, ils ont comparé deux options. Par exemple, si on avait le choix entre deux projets, lequel nous prendrions pour une

1375 même somme d'argent. Et il me semble évident que, selon ses statistiques, que l'option B serait la plus pertinente. Et l'option A correspond pour l'investissement du REM et correspond aux statistiques par exemple de nouvelles stations. Il y a environ dix fois plus de stations pour un réseau par exemple de tramway qui ont été faites par l'équipe de chercheurs.

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

1380 On peut rajouter aussi qu'en termes d'autres impacts, on voit que pour les réductions de gaz à effet de serre, bien on parle de passer de 14 000 tonnes à 400 000 tonnes avec les mêmes budgets. Donc selon l'option qui est choisie.

**Mme LAURIE ST-ONGE :**

1385 Je crois que nous on doit se poser des questions sur ce que nous souhaitons comme projet. Est-ce que c'est cette image de développement à court terme qu'on souhaite que Montréal représente au niveau international ? Alors c'est un projet déposé par la Caisse de dépôt qui semble aller à l'encontre du pôle de l'évolution et de la conscience dans lequel la collectivité montréalaise semble vouloir emboîter le pas, un pôle qui ne cesse de grandir et que nous valorisons dans notre collectivité car nous sommes conscients de ce qui nous entoure et c'est ce qui nous pousse à limiter nos impacts sur l'environnement.

1390 Et il faudrait que ce projet s'attarde d'un point de vue environnemental. Est-ce que ce projet équivaut à réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre sur une base de long terme ? La réponse, c'est non. Ça aurait une réduction directe d'approximativement 19 kilos/tonne de GES comparé à une réduction directe de 400 000 kilos/tonne pour le tramway.

1400 Est-ce que ce projet prend en compte un développement économique et social durable? C'est une autre question qu'il faudrait se poser. Actuellement, plusieurs pays subissent des crises alimentaires et ça risque de nous toucher dans un avenir plus ou moins rapproché, il ne faut pas se leurrer.



1405 Alors il faut conserver à l'esprit que la population est sans cesse grandissante ici puis partout. C'est ce qui signifie une augmentation de nos besoins alimentaires. La présence du REM va exercer des pressions sur le territoire agricole par l'empiètement du projet en zone agraire et puis par la mise en place de stationnements incitatifs que cela va engendrer par l'étalement urbain qui augmentera le morcellement des terres agraires. En gros, on accepterait que des terres agricoles soient détruites pour la construction du REM, sans analyser les autres options. Et puis nous ici, on est là pour présenter une nouvelle option.

1410 De plus, la Ville de Montréal a peine à atteindre le 10 % de milieux naturels protégés promis par le maire Coderre, puis la question est de savoir s'ils ont considéré ces options-là comme des enjeux ou si c'est seulement que le REM qui a été considéré.

1415 Finalement, nous devrions nous questionner à savoir si ce projet a une vision à long terme qui englobe les réalités actuelles de ce que nous on veut et puis surtout celles du futur.

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

1420 Juste pour ramener l'image ici, c'est l'écart, 30 fois plus de gaz à effet de serre ou 30 fois moins de réduction avec le SkyTrain versus avec un réseau de tramway pour le même budget, puis c'est le même écart qu'on a entre l'hydroélectricité et le charbon. Donc c'est quand même un enjeu.

1425 Ici – *oops!* La diapo a été un peu écrasée, désolé, je vais vous la retourner en pdf de toute façon – les autobus, ça fait partie des moyens pour déplacer les gens. Oui, ça fait partie de la solution mais en termes d'émission de GES, nos chers autobus diesel ne changent rien. Et ça, c'est d'après les données même de la STM et de la STL. On est à peu près au même niveau qu'une petite Honda Civic.

1430 En termes de coût, la Caisse se vante d'un coût marginal, en fait, d'un coup d'opération faible parce qu'ils sont avec un système automatisé. Mais si on tient compte de l'immense coût d'infrastructure – parce qu'il faut être en aérien ou en souterrain – on arrive à un coût par

1435 passager/kilomètre et un coût total par déplacement où le SkyTrain dépasse les autres. En fait, on est à peu près à la limite d'un Ford Explorer. On voit que toutes les autres options sont meilleures mais on voit que le tram et le LRT, qui sont aussi une variante, sont beaucoup, beaucoup moins chers pour la société. Ça fait que plus écologique et moins cher.

1440 Et juste un des exemples. Il y a un projet qui a été proposé par le maire de l'arrondissement de Lachine et celui de la Ville de Dorval dans le cadre des consultations du BAPE, donc qui devrait ressortir à quelques reprises dans la présente audience, c'est le fait d'avoir un tramway pour relier l'aéroport de Dorval, Dorval, Lachine, la cour Turcot. Donc on est dans des budgets assez raisonnables et moins chers que le projet de la Caisse pour arriver à desservir et en même temps faire en sorte que ce n'est pas juste le centre-ville mais tout le Sud-  
1445 Ouest à ce moment-là qu'on intègre et qu'on développe. Parce que c'est beau faire venir des emplois au centre-ville mais il va falloir que les gens viennent aussi. Et il faut penser que les nouveaux développements doivent se faire.

1450 Bon, la Caisse, c'est actuellement un rouleau compresseur. Je n'ai jamais vu dans la société québécoise une institution pousser autant et tordre autant de bras pour dire que le projet devrait passer à tout prix. S'il devait être accepté, il ne doit pas être financé – ça, c'est une des recommandations qui devrait être reprises – il ne devrait pas être financé par le Fonds vert.

1455 Le Fonds vert du gouvernement du Québec est payé par la bourse sur le carbone et c'est spécifiquement pour les mesures qui réduisent fortement les émissions de gaz à effet de serre. Si le gouvernement tient absolument à le faire, à ce moment-là, ça doit venir des fonds des autoroutes, d'autres fonds d'infrastructure et les budgets doivent rester dans le Fonds vert pour des vrais projets structurants de transport collectif.

1460 Donc il y a maintenant du financement qui est assuré pour les transports en commun, autant fédéral qu'au provincial. La seule façon de perdre de l'argent, c'est d'accepter un mauvais projet qui a été fait de façon prématurée, dans un contexte que l'AMT n'existe à peu près plus et la nouvelle agence commence en avril prochain. La Caisse profite de cette période-là pour passer en douce son projet et on va créer donc une agence mais pour laquelle, elle va être prise

1465 pour gérer un projet qui aura été fait, puis qui aura dépensé l'argent pour les dix prochaines années.

1470 À la fin du mémoire, on indique plusieurs ministères. Bon, il y a une station ici parmi d'autres, comme quoi que ni le processus, ni l'étude d'impact, ni l'évaluation des émissions dans la construction du REM étaient conformes. Donc il y a six ministères, plus il y en a au fédéral, qui considéraient que l'étude faite par la Caisse n'était pas conforme.

1475 Juste un petit point en dessous, ça c'est tout nouveau. Il y a un projet de loi actuellement à l'étude au gouvernement du Québec pour faciliter la divulgation des actes répréhensibles. Donc c'est pour protéger les employés dans la fonction publique qu'ils ne perdent pas leur job parce qu'ils ont dénoncé un cas de fraude, ou de corruption. Et le gouvernement vient de rajouter dans le projet de loi une exemption pour la Caisse. C'est hallucinant là, en 2016, après avoir parlé de corruption, on fait une exemption dans la loi pour dire que si c'est une accusation de corruption dans la Caisse, il n'y a plus la protection donc des témoins dont jouirait le reste de la  
1480 fonction publique.

Et la dernière diapo, autre recommandation. C'est qu'il y a actuellement des travaux sur la cour Turcot qui sont en cours et il est prévu, le ministère des Transports a déjà prévu – la ligne bleue pointillée qu'on voit un peu en bas des travaux, c'est le tracé, l'emprise pour le tramway qui  
1485 est prévu – et là, c'est prévu, les travaux sont censés se faire selon ce plan-là. Mais dans notre vie, je pense qu'il faut réitérer que c'est important et que justement ça ne soit pas oublié d'ici la fin des travaux.

1490 Donc à partir du moment qu'on a un tracé qui est fait sur toute cette section-là, ça réduit beaucoup, beaucoup le coût et ça va faciliter l'implantation pour permettre – ça, il faut peut-être finir là-dessus – de faire, c'est parmi les plus grands développements à Montréal, le quartier Lachine-Est, donc qui va se développer et toute la cour Turcot qui va permettre dans ce cas-là, ça va être plus des emplois – Lachine-Est, du résidentiel – donc beaucoup, beaucoup de développements qui vont pouvoir se faire, qui pourraient être faits sous forme TOD à ce moment-  
1495 là pour ne pas ramener plein d'autos en plus au centre-ville mais faire en sorte qu'on ait vraiment

une dynamique complémentaire avec le Sud-Ouest et le reste du développement qui est prévu au centre-ville. C'est tout.

**LA PRÉSIDENTE :**

1500

Merci beaucoup pour la présentation. Pour nous, ça dépasse le cadre de notre mandat qui est vraiment comment soutenir l'élan du centre-ville. Donc pour moi, c'était très clair. Est-ce que tu as une question ?

1505

**M. JEAN CAOQUETTE, commissaire :**

Sur la page couverture, c'est une jolie illustration. Vous parliez tantôt de Strasbourg effectivement mais c'est le métro de Strasbourg sur la photo de gauche avec la station un Homme de Fer.

1510

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Oui. C'est moi qui l'ai prise la photo.

1515

**M. JEAN CAOQUETTE, commissaire :**

On n'a pas des belles stations comme ça à Laval, je pense.

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

1520

Mais je peux juste prendre quelques secondes, juste pour faire le lien. Je pense qu'on a respecté notre *timing*...

**LA PRÉSIDENTE :**

1525

Oui, oui, tout à fait.

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

1530 ... mais vous avez dit : « On n'a pas voulu reprendre l'image qui avait été mise  
précédemment justement qui montrait la congestion. » Donc dans le plan du centre-ville, c'est  
clairement indiqué qu'il y a des problèmes de transport, il y a un problème autant au niveau  
routier qu'au niveau transport en commun. Donc oui, l'amélioration du réseau cyclable, ça a été  
dit par Vélo Québec précédemment, ça en fait partie, O.K.

1535 Par contre, ce qu'on ajoute ici, c'est il y a un élément, c'est pour ça qu'on a appelé ça le  
chaînon manquant de la Stratégie centre-ville et il faut rappeler que dans le Plan de transport de  
Montréal de 2008, le premier chantier, la première priorité était un réseau de tramway. Et en  
faisant la stratégie du REM, ça veut dire quoi ? Ça veut dire que le transport en commun doit  
passer en souterrain. Par exemple, les gens qui viennent de la Rive-Sud doivent passer en  
1540 souterrain, mais ça veut dire qu'on amène plein de monde dans une station de métro débordée  
alors qu'on aurait pu faire une desserte avec quelques arrêts, ce qui fait que les gens peuvent  
directement marcher jusqu'à leur lieu de travail à ce moment-là et vice versa pour le retour.

1545 Donc le choix de la technologie ici est posé comme si c'était un acquis puis qu'il n'y avait  
pas de débat. Et quand on arrive dans votre document, dans le document qui est présenté pour  
l'audience...

**LA PRÉSIDENTE :**

1550 De la Ville, pas le nôtre.

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

1555 De la Ville, excusez. Bien celui qui est présenté comme préparatif à la consultation, dans  
le volet transport en commun, il y a un seul item qui apparaît comme la priorité : appuyer le  
développement du REM. Et c'est sûr que c'est plus intéressant pour nous-mêmes, arriver en  
disant, en faisant plein de suggestions, il y a plein d'éléments qu'on aurait pu amener de choses

1560 intéressantes à faire dans un développement de centre-ville. Sauf qu'à certains moments, s'il y a  
une mauvaise décision puis que la mauvaise décision, elle coûte non pas 5 mais 8 milliards \$  
1565 parce que ça va être le coût réel avec les stations additionnelles qui ont été promises et les  
infrastructures qui sont radiées et tous les effets, je veux dire, 8 milliards \$, on peut en faire, on  
parle d'au moins six lignes de tramway, puis si on rajoute la ligne bleue qui pourrait être  
remplacée aussi par un réseau de tramway, réseau de... Eux autres, ils appellent ça le réseau de  
l'Est, je veux dire, on pourrait financer avec ces mêmes budgets, on financerait le développement  
1570 de transport en commun ici, un tramway à Gatineau puis un à Québec. Avec les mêmes  
budgets.

Donc ça reste que c'est une question très pertinente parce que le choix de la technologie  
change au niveau du coût, au niveau de la desserte et le type de desserte à ce moment-là.

1570

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Et je vous rassure, on a beaucoup de mémoires sur le sujet. Alors on est très  
documenté sur vraiment le volet REM, tramway, désengorger Montréal. Alors c'est une idée qui  
1575 revient. Bien, je vous remercie beaucoup et puis merci pour votre mémoire. Et vous nous  
laissez cette présentation aussi. C'est possible ?

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

1580

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est un complément au mémoire.

1585

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1590

Merci. Alors maintenant, on va prendre une pause de quinze minutes.

1595

---

**SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES**

---

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LA PRÉSIDENTE :**

1600

Bonjour! Donc madame Avantis, bienvenue!

**Mme JOANNA AVANITIS :**

1605

Bonjour! Mon nom, c'est Joanna Avantis et j'ai une boîte de communication, je suis chercheuse en urbanisme, qui s'appelle *Vivre à Montréal* et j'ai envoyé mon opinion d'après mon rapport, d'après quel avenir pour le centre-ville en relation avec l'élément de la notion de passé, la nostalgie et les éléments qui ont disparu. Et je fais la liaison entre le passé et la sécurité des citoyens et le manque d'éléments dans le centre-ville et l'exode des citoyens parce qu'il y a des éléments qui sont devenus plus importants comme le transport, d'autres éléments, l'efficacité de la Ville. Et là, il y a un exode des citoyens parce que ces éléments manquent.

1610

1615

Alors aussi il y a une relation avec – dans mon papier – avec le réseau touristique des jardins, il y a une association canadienne de réseau touristique de jardins et je fais un effort de faire un corridor vert entre – in English, quand on travaille dans le détail, on parle de *anchor*, dans le domaine de détail, s'il y a un centre d'achats, il y a le *Sears*, le *Hudson's Bay* d'un côté, on les appelle *anchor*. Mais la même chose. Dans l'urbanisme, j'ai fait noter les grands jardins qui étaient déjà dans le centre-ville et la liaison de potentiellement avoir des couloirs verts entre les espaces verts et aussi les couloirs pédestres. Alors mon rapport joue avec ça et un réseau touristique autour de ces jardins.

1620

Alors je mentionne dans le rapport qu'il y a une grande – même une centaine d'années, on voit des éléments que si on regarde dans les photos de McCord, on peut regarder vraiment véritablement qu'il y a des éléments, un grand changement, et ça c'est juste dans la dernière centaine d'années. On se demande parfois est-ce que c'était pour le mieux.

1625

Et je travaille avec cette notion parce que je veux que le monde, pas uniquement les touristes, mais aussi les Montréalais, les Canadiens qui traversent au Canada, quand ils passent par ici, ils vont sortir de la Ville de Montréal et vont dire que Montréal est inoubliable, c'était mémorable, c'était parmi les meilleures villes qu'ils ont vues au travers tout le monde.

1630

Alors parmi les associations dans les circuits de jardins touristiques, on a *Communities in Bloom*. Ici à Québec, c'est *Fleurons du Québec*. Ils ont des concours municipaux. On a le *Canadian Garden Route* qui est en relation avec Real Rail, puis il fait promouvoir un réseau touristique de jardins au travers le Canada et le Conseil canadien des jardins, *Canadian Garden Council* qui est le grand parapluie de tout le réseau

1635

Alors le focus, c'est pour ce parcours pédestre de ruelles vertes et la possibilité d'avoir des commerces, pas uniquement le verdissement mais aussi les commerces, situer les petites boutiques, les musées boutiques, les petits restos, les bistrots, etc. dans ces couloirs entre les grands jardins.

1640

Alors parmi les exemples, je vous montre déjà des exemples qui sont en place. Alors dans la première photo, il y a présentement une transition des propriétaires de la Maison Alcan, ça a été racheté mais vous voyez, ça c'est une transition. Le piéton, on parle d'un piéton qui cherche à faire juste une marche normale – *strolling* on dit – ou fait des efforts pour découper le réseau trafic pédestre dans le centre-ville qui veut être seul. Il va passer par des couloirs pédestres et il veut passer ça en sécurité. Alors là, il est fermé. La première photo, c'est la photo de la Maison Alcan; en bas, à côté juste plus loin, c'est le couloir pédestre qui a été mis entre le Musée des beaux-arts et le Centre *Holt Renfrew* et là, la petite photo qui est à droite, c'est à côté du YWCA. Alors ça fait vraiment un couloir pédestre qui est très intéressant parce que vous avez

1645

1650



un balcon qui donne sur un projet de condominiums et vous voyez le jardin de condos qui est ici. Alors je vous donne les exemples pour les ruelles.

1655 Aussi, il faut rappeler que si on va avoir ces couloirs pédestres, qu'il faut rapporter un élément de nostalgie du passé. Je vous donne comme exemplaire ici la taverne, ancien Dominion, avec – *how do you say in French* – la typographie – *the type setting* de l'époque. C'est un *type setting* qui recule plus d'une centaine d'années et ça, ça fait, ça apporte un élément de nostalgie dans la nouveauté de la construction qui est trop rigide.

1660 Alors comme exemples, j'ai mentionné quatre rues. J'ai mentionné que la rue Cypress porte ce potentiel parce qu'elle est à côté du grand parc du Carré Dominion Square qui est protégé au niveau du patrimoine, pas uniquement municipal, patrimoine historique, mais aussi, il y a une protection du Québec, et ça serait intéressant de voir ce lien avec une ruelle pédestre verte ici. Vous voyez, vous avez des immeubles historiques qui font le tour et j'ai aussi proposé  
1665 un parcours de calèches avec des arrêts comme on a des arrêts d'autobus. On peut avoir des arrêts pour que les calèches viennent aux heures, puis prennent des touristes qui vont descendre de la Gauchetière pour aller au Vieux-Port.

1670 Alors une autre possibilité, c'est la rue Place Mont-Royal où se trouve la Place Mont-Royal. C'est un élément nostalgique et si vous voyez l'exemple de rue avec les pierres, piétonnier, c'est un élément qui rapporte un style d'Europe, en effet, de transporter des éléments d'Europe, de Belgique, de la France, dans la construction des liens pédestres.

1675 Alors la rue Cathcart porte une autre possibilité parce que vous avez d'un côté, vous avez le Carré Phillips qui est une grande place historique en face de La Baie et vous avez dans le trajet, avant que vous arriviez à Place Ville-Marie, vous avez – comment on dit ça – le régiment Maisonneuve, qui porte un grand élément historique dans les lieux. Alors il s'agit uniquement de faire un verdissement entre la Place Carré Phillips vers le Carré Dominion et entre-temps, on monte sur le toit de Place Ville-Marie, on a un autre jardin touristique. Je fais un réseau  
1680 touristique pour les jardins. Et entre-temps, la liaison des petits lieux pédestres.

1685 Alors ça, c'est des éléments de – ça, c'est la rue Place Carré Phillips, et ça, c'est aussi une autre rue, la quatrième rue que j'ai mentionnée, c'est la rue de la Gauchetière, parce que ça part de la nouvelle rue des Canadiens et ça, c'est le nouvel aménagement de la Gare Windsor, il y a un jardin autour, à côté d'où ils jouent au hockey, etc. Vous avez un nouvel aménagement. Ça passe par un lieu historique protégé, l'église Saint-Georges, le Canada Place et ça descend, ça passe la Place Bonaventure vers Chinatown et les jardins qui se trouvent au Palais des Congrès. Alors ça, ça prend vraiment une attention spécifique de faire un verdissement et pas des trous en face de la Gare Centrale où les piétons tombent, les citoyens tombent, etc.

1690 Alors j'ai noté cet été, il y a les Marchés des ruelles. C'est un grand projet de la Ville de Montréal et je ne suis pas convaincue d'où ils reçoivent la subvention mais moi, j'ai noté qu'ils ont fait un aménagement exceptionnel, les architectes, du Carré Dominion. Mais où se trouve le *Café Buongiorno*, ce n'est pas aménagé. Il y a des petites pierres, etc. et j'ai trouvé que le Marché des ruelles peut être placé dans des petits kiosques comme vous voyez – voilà le *Café Buongiorno* – tout le carré est aménagé sauf cette petite ruelle qui est là et je trouve qu'il peut y avoir pendant le mois d'août, comme à la Place Ville-Marie, cet été, on avait à la Place Ville-Marie, il y avait des petits marchés le jeudi entre midi et 2 h, on peut placer des petits kiosques avec des pommes, etc., dans le mois d'août. C'est une possibilité si c'est mieux aménagé. Et les calèches, des arrêts d'autobus où il y a des bus touristiques, jusqu'en arrière, ce n'est pas bien aménagé pour un réseau touristique, que ça soit mieux aménagé des arrêts de calèche.

1700 Alors j'ai mentionné un parcours d'expositions temporaires qu'on peut avoir à la Gare Windsor dans la Salle des pas perdus. On peut avoir des expositions temporaires comme fait le Musée McCord sur la rue McGill College et aussi de porter une attention importante entre la bordure de Westmount/Ville-Marie, que ça devient plus antique, qu'il n'y a pas vraiment une réflexion entre la Ville de Westmount et Ville-Marie pour vraiment localiser un espace qui sera plus sympathique.

1710 Alors là, pour conclure, je parle de la sécurité en aménagement et je vais isoler quelques exemples. Ici, c'est la rue Cathcart où se trouve la banque CIBC, Canadian Imperial Bank Of Commerce. Là, vous avez l'Hôtel Phillips, le Phillips Square qui est juste en face. Les touristes

1715 ne connaissent pas le lieu, et il y a des autos qui passent à haute vitesse. Il n'y a pas d'indication pédestre et est-ce qu'on veut vraiment voir tant des Bixi et tant des motocyclettes autour du Carré Phillips ? Est-ce que c'est quelque chose qui est agréable ?

1720 De plus, est-ce qu'on veut être inondé de motocyclettes quand on rentre dans le coin de Parc, c'est un axe diagonal, est-ce qu'on veut traverser sous les motocyclettes ? Est-ce que c'est agréable pour un citoyen ou un piéton ? Moi, je ne trouve pas que c'est agréable. Là, en bas, l'auto de sécurité, il passe pour faire une livraison à la banque CIBC, il doit surmonter les motocyclettes pour aller faire ses livraisons. Il doit y avoir une place spécifiquement dédiée à la livraison des colis, des livraisons d'argent, de sécurité, et il n'y en a pas.

1725 Aussi, une autre chose, dans le Code du bâtiment, il n'y a pas une relation entre les codes et réglementations de la Ville de Montréal et le code routier – excusez-moi – et puis dans le code routier, ils disent que le premier arrêt du coin, ça doit être cinq mètres du coin, mais la Ville continue de mettre des arrêts pour le stationnement. Ici sur la rue Cypress, juste pour vous montrer rapidement, c'est sur le côté sud, il y a des arrêts, puis le trafic descend sud et ne voit pas les piétons et les piétons ne voient pas le trafic et là, c'est quelque chose où il faut porter une attention.

1730 Alors je conclus rapidement avec l'aspect de – j'ai été cet été, j'ai participé cette année avec Les Amis de la Montagne sur la vue, il y avait une conférence sur la protection des vues patrimoniales et ça c'est quelque chose qui n'est pas respecté dans la ville, même quand ils font des projets de construction, ils ne font pas considérer les vues. Est-ce qu'on veut vraiment construire des condos et ça donne quoi d'avoir une vue pour un autre mur, etc.

1740 Et là, il y a des projets, de très, très bons projets en cours, le projet Fleuve-Montagne, c'est un beau véhicule touristique et aussi, le projet de *Montréal, ville en santé* avec la piste cyclable et les conférences qui se donnent pour les changements climatiques, ça renforce le besoin d'avoir un équilibre entre la technologie et la nature. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1745           Merci beaucoup pour votre contribution. Moi, j'ai une question de clarification. Vous nous proposez des rues, des sentiers pour faire du pédestre et puis des jardins. Est-ce que vous les envisagez – et même la rue de la Gauchetière – à les fermer complètement à la circulation automobile ?

1750           **Mme JOANNA AVANITIS :**

                  La rue de la Gauchetière, quand vous allez regarder, quand je vais reculer la photo, je n'ai pas mis « pédestre ». J'ai mentionné rue de la Gauchetière aménagée. Un instant, voilà. Rue de la Gauchetière aménagée. C'est-à-dire que ça fait le départ du Carré Dominion, Place du Canada vers Chinatown où le Palais des Congrès il y a des jardins, etc. Il y a une place nostalgique qui peut être mieux travaillée au Chinatown mais entre-temps, il n'y a pas d'arbres.

1755

                  La Place Bonaventure, il y a un bel aménagement, une terrasse, mais quand vous regardez à côté, la Gare Centrale, aussi le Centre Bell, il y a un jardin, quand vous montez quelques escaliers, vous montez le Centre Bell, sur le toit, vous avez des tables à pique-nique et vous avez une vue par là qui donne sur le Carré Dominion. Mais entre tout ça, il n'y a pas d'arbres. Et ça ne prend pas des arbres chers, ça prend des petits arbres pour faire un verdissement plus agréable. Parce que de l'autre côté où il y a la Gare Centrale, ils rentrent pour le parking, il n'y a rien. C'est vide.

1760

1765

**LA PRÉSIDENTE :**

                  Merci.

1770           **M. HABIB EL-HAGE, commissaire :**

                  Merci pour votre présentation. Y a-t-il une cartographie actuellement en recensement des places ou des vues à protéger, des vues patrimoniales à protéger ?

**Mme JOANNA AVANITIS :**

1775

Moi, je ne sais pas. Je sais qu'il y a une petite carte qui a été faite pour... Comme moi, j'ai travaillé comme bénévole pour beaucoup d'années, il y a un autre groupe de gens qui s'appelle *The Quiet Garden Movement* et comme vous savez, l'église anglicane, est un exemple. *The Quiet Garden Movement*, c'est un mouvement pour faire incorporer dans les institutions de santé, dans les institutions industrielles – comme moi, je suis allée à Ville Saint-Laurent, ce qui m'avait frappée et en vertu de cette notion de Ville en santé, le lunch, le monde portait les *joggings*, des *pants*, ils faisaient du jogging à Ville Saint-Laurent.

1780

1785

Mais on peut faire la même chose ici. Il peut y avoir un circuit que pour éviter le trafic, là il y a un circuit cyclable, mais vous voyez, là où il y a l'église anglicane, il y a un grand jardin, il y a un petit réseau. Si on porte attention à un verdissement, un petit couloir, bien ça sera pour le pédestre, les vieillards, ils ne veulent pas être poignés par d'autre monde et que ça soit en sécurité, je pense que ça serait plus agréable. Comme si vous allez à l'église St-Andrew et St-Paul, c'est un exemple de *quiet garden* et c'est ouvert toute la journée, je pense à partir de 11 h à côté du Musée des beaux-arts et les citoyens peuvent aller voir, rentrer, aller faire le tour et lire son livre et manger son lunch. On est intéressé pour que le citoyen mange son lunch, etc., soit à l'aise pour être avec la nature.

1790

**M. HABIB EL-HAGE, commissaire :**

1795

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1800

Merci beaucoup pour votre contribution. Merci. Nous allons passer maintenant à Zvi Leve.

**M. ZVI LEVE :**

1805 Bonjour, Mesdames et Messieurs! Comme vous voyez, je représente le groupe  
RuePublique et comme notre nom indique, pour nous, les rues sont un espace public le plus  
important dans nos villes. Ma présentation est basée sur un mémoire que je n'ai pas eu la  
chance de finir pour déposer. Mais on veut développer les rues et les espaces publics comme  
1810 élan de développement au centre-ville. On trouve la Stratégie qui a été mise de l'avant, en ce  
moment il manque un peu de vision. Donc on a quelques suggestions pour renforcer ce que  
nous on croit qui sera bien.

Donc comme j'ai indiqué, la mission de RuePublique, c'est vraiment encourager la  
participation citoyenne et l'implication en plus, de repenser nos villes et nos collectivités et la  
1815 façon que les morceaux de la ville marchent ensemble. Et il y a un projet de personnes de  
penser sur des alternatives urbanistiques. Nous sommes devant des grands défis  
environnementaux et économiques et structurants. Donc on croit qu'il faut vraiment favoriser la  
flexibilité et les solutions plus robustes qui seront plus aptes à ajuster au fur et à mesure.

1820 Vous ne voyez pas et moi non plus. Bon, en tout cas, j'ai des images et pas beaucoup de  
texte. On a en gros trois orientations. La première, c'est la mise en valeur des rues comme  
espace public et on propose d'identifier certaines zones et corridors à traitement prioritaire,  
favorisant un partage plus équitable de la voirie.

1825 Deuxièmement, renforcer la connectivité et l'accès aux destinations. Les centres-villes,  
ce qui est important et ce n'est pas à notre sens assez bien éclairé dans la présentation de la  
Stratégie centre-ville, Montréal, elle existe dans une région et on a eu en fait la chance de ne  
avoir développé pendant 25 ans et maintenant, on a un élan de développement au centre-ville  
mais cet élan touche aussi l'ensemble de la région de Montréal et on ne peut pas nier le fait qu'il  
1830 y avait des développements à l'extérieur du centre-ville qui ont changé énormément la donne.  
Donc c'est bien beau de dire qu'on va redémarrer le centre-ville, mais il faut considérer que le  
contexte a changé.

1835 Alors les avantages du centre-ville, c'est la densité et la mixité qui existent actuellement et tous les réseaux de transport sont centrés, à date plus ou moins, au centre-ville mais l'accès par transport en commun n'étant plus problématique, le transport en région est devenu de plus en plus important. Donc pour nous, c'est important de cibler qu'est-ce qu'exactly on veut faire.

1840 Renforcer la connectivité et l'accès aux destinations, nous, on croit qu'on n'aura jamais assez d'espace pour accommoder tous les véhicules privés qui veulent rentrer au centre-ville. Donc c'est une bataille qu'on ne gagnera jamais. Donc il faut vraiment essayer de trouver des solutions qui minimisent la nécessité de venir au centre-ville en véhicule. Pour le faire, il faut vraiment miser sur le transport en commun, le transport actif, créer des endroits qu'il fait bon  
1845 marcher toute l'année, comme on peut penser, nous sommes une ville d'hiver, donc la vie active ça devrait marcher en hiver aussi.

Et aussi, il y a un concept qui s'appelle l'accessibilité filtrée ou en anglais *filtered permeability*, où on essaie de faciliter la vie pour les piétons au lieu de, comment dire, toujours  
1850 axer pour les véhicules. Et finalement, tout le volet de stationnement, comment l'occupation des rues par des objets immobilisés.

Donc il y a un autre concept qui s'appelle le stationnement adaptif, qu'on adapte cet espace en fonction de son occupation. On peut avoir un stationnement que pendant la journée, il  
1855 sert aux personnes qui travaillent au centre-ville, pendant le soir, ça peut servir les personnes qui vivent à proximité ou les visiteurs aussi. Et une chose qu'il y a dans la Stratégie actuellement, on parle beaucoup de la ville intelligente et numérique, mais il n'y a absolument aucune cible indiquée combien de stationnements existent en ce moment. Est-ce qu'on va optimiser le stationnement ?

1860 Qu'est-ce que ça veut dire, à notre sens, optimiser ? Ça veut dire réduire la quantité d'occupation sur des rues publiques sur rue et créer des initiatives de mettre des stationnements hors rue qui est plus facile à gérer par le secteur privé. À notre sens, le stationnement sur rue, ce n'est pas la responsabilité de la Ville. Ça devrait être le secteur privé qui s'occupe de ça.

1865 Pour le centre-ville, on a été figé pendant certaines périodes et ça fait un bon dix ans que  
les choses commencent à changer incroyablement vite mais on est en train de rajouter  
beaucoup de condos, on a perdu plusieurs grandes institutions au centre-ville et on ne sait pas  
dans quel sens notre économie va évoluer. Donc nous croyons que possiblement on a trop de  
condos actuellement et on voulait vraiment miser sur un développement équilibré qui sera  
1870 sensible aux changements économiques.

Donc du point de vue économique, il y avait une grande chute de l'économie mondiale  
en 2007 et, en fait, on n'est pas vraiment sorti de ça. Comme les taux d'intérêt sont très bas,  
donc ça donne l'impression qu'il y a beaucoup d'argent qui circule dans l'économie mondiale qui  
1875 cherche des investissements avec des retombées. Donc cet argent-là, ils cherchent dans quoi  
l'investir. Comme les choses, anciennement c'était intéressant mais aujourd'hui, ce n'est pas  
plus le cas. Et en même temps, les gouvernements sont de plus en plus affaiblis, donc leurs  
moyens d'œuvre sont plus limités. Ça, c'est notre réalité actuellement.

1880 Donc nous, on propose en premier temps que les rues au centre-ville, ça existe déjà,  
elles sont déjà établies . Donc notre suggestion, ça serait qu'on mette en valeur ces espaces.  
Donc on a identifié certaines zones et corridors pour des traitements prioritaires, par exemple,  
juste devant le centre hospitalier et le Square Viger, on peut faire un développement intégré qui  
va lier plusieurs endroits, ça peut inclure aussi – si on facilite l'accès à ces endroits-là, pas par  
1885 des véhicules, donc on peut intégrer divers leviers économiques, on peut aussi encourager des  
vocations qu'on ne sait pas qu'est-ce que ça va donner. En ce moment à Montréal, on a  
plusieurs universités de renommée mondiale au centre-ville et un des défis de Montréal, les  
personnes qui viennent dans notre ville pour étudier, ils ne restent pas dans la ville.

1890 Donc si on peut avoir des initiatives pour les personnes qui sont affiliées avec des  
institutions universitaires ou des personnes, des finissants, pour établir pas nécessairement des  
commerces mais des affaires qui sont associées avec la santé ou l'innovation à proximité de  
Concordia, donc on croit que ça peut en même temps créer des synergies avec l'économie et  
aussi le bien-être dans l'ensemble du centre-ville.

1895



1900

Un autre problème comme indiqué, il y a en ce moment, le centre-ville, il reste quand même le pôle principal de toutes les régions. Il y a énormément de compétition pour l'accès au centre-ville. C'est des personnes qui viennent en autobus, en voiture, en vélo, à pied, en transport en commun et on espère que si la Stratégie de la Ville sera un succès, on aura encore plus de monde qui veut venir au centre-ville. Actuellement, en ce moment, le nombre de véhicules qui circulent dans les rues du centre-ville, environ 40 % de ces véhicules viennent des quartiers centraux. Donc c'est-à-dire il y a un problème avec le transport en commun, il n'est pas adéquat pour garantir l'accessibilité au centre-ville.

1905

Nous croyons qu'en réduisant la quantité d'espace qui est alloué au stationnement, on peut créer des voies réservées aux autobus, des pistes cyclables en site propre qui sont sécuritaires pour tout le monde, on peut agrandir l'accessibilité pour des humains en réduisant l'accessibilité pour les véhicules.

1910

Donc de notre point de vue, il faut vraiment avoir un rééquilibrage de l'occupation de nos rues pour favoriser la circulation des personnes et pas seulement des véhicules. Et c'est très important pour les autobus. Actuellement, tous les autobus qui rentrent dans le centre-ville, ils sont pris dans la congestion. Si on veut que les gens utilisent les autobus, il faut vraiment prioriser la circulation de ces véhicules-là.

1915

Et pour le faire, il faut réduire certains espaces. Et on a une grande quantité de stationnement hors rue pour des voitures qui n'est pas utilisé. Le fait qu'on offre la possibilité de stationner sur rue, ça fait en sorte que les gens cherchent ça parce que c'est moins cher. Donc si ça n'existait pas, on peut utiliser la signalisation et les autres façons intelligentes pour diriger les voitures vers le stationnement hors rue et on peut réduire énormément la circulation dans les rues au centre-ville et dégager plus d'espace pour les personnes et les autres déplacements.

1920

1925

Donc on voulait aussi la connectivité entre les destinations. Normalement, en se basant sur le point d'accès qui sera en général des stations de métro ou peut-être les stations du REM, donc si on crée un réseau à accès humain à proximité de ces endroits-là, ça peut énormément aider dans l'accessibilité à ces endroits.

1930           Donc quelques exemples, ce n'est pas les seules possibilités, mais entre la rue McGill Collège, entre le métro et le campus de McGill, si cet endroit-là était piétonnisé, mettons un espace partagé, pas nécessairement 24/24 mais entre 10 h le matin et 8 h le soir, ça peut faciliter, ça serait naturel pour des personnes qui sont du métro McGill d'aller à l'université. Donc on peut faire des interventions semblables à proximité de l'UQAM et le Cégep du Vieux-Montréal, la bibliothèque des archives nationales et aussi à proximité de Concordia et Dawson. Donc vraiment faire des interventions ciblées pour faciliter l'accessibilité par transport actif et collectif.

1935           Voici un croisement et une voie cyclable et aussi beaucoup d'autobus et aussi un petit carré pour les piétons. Donc cet espace – Concordia, en fait, il y a des bâtiments des deux côtés de la rue mais traverser la rue, traverser de Maisonneuve n'est pas facile. Donc dans notre sens, c'est pas naturel qu'on favorise les déplacements des véhicules à cet endroit-là. Donc si on a fait un espace partagé comme pas nécessairement empêché au complet les véhicules, mais vraiment reconnaître qu'il y a énormément de personnes qui veulent juste traverser la rue et c'est leur droit et c'est naturel qu'ils traversent la rue, pas nécessairement aux intersections mais partout, donc ce genre de chose peut aider énormément dans la vocation de ces endroits-là.

1945           J'ai mentionné tantôt l'accessibilité filtrée ou en anglais le *filtered permeability*, donc là, il y a plusieurs façons de faire ça. Ça peut être des ruelles ou même des espaces entre les bâtiments mais c'est vraiment des raccourcis, si vous voulez, pour des piétons ou des autres usagers. À Montréal, malheureusement, en attendant, chaque fois qu'on crée une zone piéton, on interdit les cyclistes complètement. Et en même temps, nous sommes en train de proposer des voies réservées aux autobus qui vont être ouvertes aux cyclistes.

1955           Je crois fermement que les cyclistes et les piétons peuvent vivre ensemble, il faut faire des aménagements raisonnables comme faire une voie minimale, comme je ne m'attends pas qu'un cycliste va traverser dans une rue comme ça à haute vitesse mais empêcher un cycliste de rouler là-bas aussi, je trouve c'est un peu exagéré. Donc je pense qu'il faut trouver des moyens de faciliter la cohabitation dans des endroits que c'est possible et dans un endroit piétonnisé,

c'est plus naturel de stimuler cette cohabitation que dans une voie réservée aux autobus qu'il y a des écarts de vitesse et aussi les écarts des grandeurs sont très sérieux.

1960 Pour le stationnement, le stationnement, en fait, ça touche les bases de nos rues et l'occupation de nos espaces. C'est vraiment l'élément de base, qu'est-ce qu'on fait avec l'espace public, cet espace public. Donc nous croyons que ça serait raisonnable, étant donné la quantité de stationnement hors rue qui existe déjà au centre-ville, qu'on ait un programme de systématiquement réduire la quantité de stationnement sur rue au centre-ville et aussi on manque énormément de stationnement de supports à vélo.

1965 Donc voici un exemple d'un carré qui a été aménagé pour des piétons mais à cause du manque de stationnement des vélos, chaque arbre devient un stationnement à vélo en plus. Donc il faut, en même temps qu'on réduit le stationnement sur rue pour des véhicules, il faut en offrir plus pour des vélos. Et aussi des véhicules en libre service, des taxis. Comme il y a d'autres options qui sont plus publiques qui peuvent bénéficier d'avoir une priorité d'accessibilité.

1970 Donc de notre point de vue, c'est important de ne pas faciliter la vie pour les automobilistes mais pour les piétons. Donc les automobilistes vont stationner dans les garages hors rue et on crée un environnement qui est plus sain et plus facile à marcher. Donc ça serait facile pour tout le monde. Tout le monde va devenir des piétons, en fait, et en faisant ça, on aura encore plus d'incitatifs de prendre soin de notre environnement.

1975 Donc aussi il y a des endroits où il y a des stationnements hors rue, donc si c'est un stationnement de la Ville, on peut créer des politiques pour encourager la réutilisation de ces espaces en dehors de ces temps-là. Peut-être ça peut devenir un marché en fin de semaine ou ça peut devenir un stationnement pour d'autres activités. Donc vraiment encourager que ces endroits-là soient occupés le plus possible, pas que ça reste juste de 9 à 5.

1980 En conclusion, nous croyons qu'en misant plus sur les rues et ces espaces-là, on peut créer des synergies entre des leviers différents qui sont disponibles pour la Ville. Et, en fait, le plus important, les rues, c'est un des seuls leviers des politiques qui est disponible actuellement

1990

à la Ville. Ça, c'est une des seules choses que la Ville contrôle. Donc nous croyons que c'est là qu'il faut vraiment miser les efforts de la Ville pour avoir une place que ça fait bon d'être pour tout le monde, même des personnes à mobilité réduite.

1995

Donc on aimerait avoir un milieu qui a le concept des villes 8/80, qu'un enfant de 8 ans peut être autonome ou une personne de 80 ans peut être autonome, sans être obligé d'utiliser un véhicule pour se déplacer. Donc ça, c'est notre vision pour le centre-ville. Et on croit qu'avec un plan comme ça, on peut devenir compétitif avec n'importe quelle autre place au monde et aussi la banlieue. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2000

Je vous remercie beaucoup. On a dépassé un peu notre temps alors on va tout de suite passer au prochain. Mais vous nous remettez votre document, donc on l'aura avec nous pour notre réflexion et notre analyse. Merci encore.

2005

**M. ZVI LEVE :**

Au plaisir.

**LA PRÉSIDENTE :**

2010

Alors nous allons entendre madame Riwilis. Merci de bien vous présenter pour la prise de notes.

**Mme MURIELLE SAUVÉ :**

2015

Bonjour tout le monde! Mon nom est Murielle Sauvé du Regroupement Information Logement.

**Mme VIVIANA RIWILIS :**

2020 Viviana Riwilis aussi du RIL, Regroupement Information Logement de Pointe-Saint-Charles.

**Mme MURIELLE SAUVÉ :**

2025 C'est un plan de représentation pour le secteur Bridge et Bonaventure. Nous, on va faire une mise en contexte un peu de c'est quoi notre association, notre groupe. Nous on est le Regroupement Information Logement, le Comité de logement de Pointe-Saint-Charles. C'est un organisme qui vient en aide à des locataires. On a la mission – depuis 1979 qu'on existe – puis c'est surtout pour les coop, les OSBL, ces choses-là, logement communautaire, pour la prise en charge des conditions de vie des locataires de Pointe-Saint-Charles et les prises en charge des citoyens et citoyennes du quartier.

2030

Nous, aujourd'hui, notre organisme vient en aide aux locataires puis on regroupe 1 200 ménages requérants de logement communautaire. On ne lira pas tout qu'est-ce qu'il y a là, c'est un organisme, c'est pour ça que j'ai déposé le mémoire aussi. Ça fait que...

2035

**LA PRÉSIDENTE :**

2040 Le mieux, c'est d'aller à l'essentiel, ce que vous voulez vraiment qu'on retienne.

**Mme MURIELLE SAUVÉ :**

2045 À l'essentiel, justement. C'est ça, on est un milieu communautaire, on est des organismes de citoyens pionniers, vraiment qu'on a servi de modèle ailleurs au Québec à Pointe-Saint-Charles. Ça, ça a été vraiment... Notre particularité du quartier c'est qu'on a beaucoup de logement social, communautaire, depuis une trentaine d'années. Avant 2000, environ 2025 logements sociaux, soit un parc de logements de 40 % du parc locatif à Pointe-Saint-Charles.

L'aménagement du quartier est en lien avec les logements, puis c'est basé sur une participation toujours citoyenne avec des besoins concrets de logement.

2050

La population, on est 6 935 ménages et le revenu moyen, c'est 31 455 \$. Puis il y a 44 % au moins de la population qui font 22 000 \$ et moins par année dans le quartier. Pour les logements, on est à 72.5 des ménages des quartiers qui sont locataires. Et on dit présentement, depuis 2010, entre 2000 et 2010, il y a une décennie de condos qu'on disait présentement. Mais présentement, le développement actuel ne reflète pas les besoins de la population à faible et moyen revenus de notre quartier, parce que depuis 2000 à aller à 2010, nous avons fait – ils ont eu 695 nouvelles unités en construction mais 94 %, ce sont des condos. Et là, ça veut dire que 652 condos supplémentaires en dix ans, puis juste 64 logements qu'on a perdus en location là-dessus. Puis il y a 97 nouveaux logements communautaires qui ont été construits sur l'ensemble du dix ans qu'on dit.

2055

2060

**Mme VIVIANA RIWILIS :**

Ça, c'est le secteur d'intervention de la Stratégie centre-ville et pour comprendre pourquoi, c'est quoi notre intérêt de participer à cette consultation publique, c'est un peu ça le secteur d'intervention qui touche notre quartier. Donc on revient à notre quartier plus grand parce que nous, on est un organisme d'intervention local, donc on est plutôt intéressé à une intervention dans ce secteur de notre quartier.

2065

Donc on fait un survol historique. On ne va pas passer par tout de ce secteur mais c'est qu'on voulait surtout remarquer que c'était un secteur déjà habité. On parle de Victoriatown dans les années 1964, que tout a été démoli, c'était un quartier de autour de 305 familles qui ont dû quitter par rapport l'Expo 67, mais à partir de ça, tous les nouveaux projets, c'était toujours on ne pense pas qu'est-ce qu'il y a, on démolit tout et on reconstruit.

2070

2075

C'est ça qu'on veut éviter. On ne veut pas – je ne sais pas, le dernier exemple, c'est le projet de Projet Montréal pour la dernière élection de la Ville de Montréal, c'était 7 000 nouveaux

logements dans ce secteur. Donc l'idée, c'était toujours on ne tient pas compte de qu'est-ce qu'il y a, on démolit et on reconstruit. On dit on va s'arrêter avec ça.

2080

Donc la situation actuelle, on a travaillé avec le secteur un peu plus large que notre secteur et on a découvert qu'il y a beaucoup de propriétés publiques dans notre secteur, de toutes sortes de propriétés publiques. Il y avait le gouvernement provincial, fédéral, municipal. Donc on a travaillé beaucoup sur ça, sur ce secteur. On a fait comme un résumé. Ça, c'était les propriétés qui appartiennent au gouvernement fédéral, on a 53.5 % de toute la superficie du secteur qui appartient au gouvernement fédéral. Donc c'est une possibilité intéressante pour travailler à partir de cette idée de qu'est-ce qu'on fait avec ce terrain public.

2085

En plus de ça, on a comme la morphologie ou la forme urbaine, parce que suite à l'abandon progressif de toutes les activités de ce secteur, on a beaucoup de terrains vacants ou sous-utilisés. Ça, on est conscient que ça offre une grande opportunité de développement. C'est beaucoup plus facile, c'est déjà libre, c'est déjà vacant, donc c'est beaucoup plus facile à développer.

2090

On est conscient aussi qu'il y a des contraintes majeures, la contamination du sol. Je pense que c'est l'endroit le plus contaminé de tout le Canada, ce n'est pas une fierté mais c'est vrai, les îlots de chaleur, la présence des grandes lignes d'infrastructure de transport, les chemins de fer, la gare de triage. Ce n'est pas un secteur facile mais quand même, la possibilité est énorme.

2095

Donc nos recommandations. On a fait la recommandation par rapport à deux choses différentes. D'abord, par rapport à toute la Stratégie centre-ville parce qu'on est intéressé au logement social, donc la première partie, c'est par rapport à toute la Stratégie centre-ville au complet et nous on dit qu'il faut bonifier la Stratégie d'inclusion actuelle. D'abord, la rendre obligatoire et peut-être augmenter le nombre, le pourcentage de logement social et communautaire dans tout développement résidentiel privé.

2100

2105

2110 Par rapport au logement social, nous on pense que la Ville de Montréal, elle parle beaucoup de la stratégie, de la Politique familiale et surtout le centre-ville habité. Pour nous, ça passe aussi pour la protection et la construction de logements sociaux et communautaires. Aujourd'hui, c'est devenu presque la seule option pour les familles et pour les ménages à faible et modeste revenus d'habiter en ville et plus encore si on pense au centre-ville. Donc c'est quelque chose de très important.

2115 En bref, c'est qu'on demande pour toute la Stratégie centre-ville, c'est la réserve de terrains et des bâtiments pour développer du logement social et protéger les parcs existants de logements locatifs, surtout avec toutes les transformations et toute la perte des logements locatifs qu'on a. Murielle va finir avec la partie plus des recommandations pour le local.

2120 **Mme MURIELLE SAUVÉ :**

2125 Nous on recommande pour le secteur Bridge et Bonaventure, parce que c'est notre quartier comme on dit, c'est Saint-Patrick à aller jusqu'au pont Victoria, c'est vraiment ça, nous, on aimerait ça, on recommande que le développement du secteur soit en harmonie avec les besoins de la population du quartier. Et ça se passe aussi par des consultations citoyennes pour élaborer un plan d'ensemble en amont, en tout développant cette partie-là à Pointe-Saint-Charles. On a déjà eu, nous, des consultations en amont déjà, on est habitué là-dedans, en tout cas avec le développement du terrain du CN. Présentement, on a tout fait la consultation en amont. On a beaucoup avancé. Je sais que ce n'est pas développé mais on est toujours en parti pris là aussi pour nos réserves et tout ça. Ça va, on a déjà encore des choses. Ça fait que c'est comme ça qu'on dit toujours des consultations en amont avec les gens qui sont partie prenante de ça, ça va être intéressant pour les gens du quartier.

2135 Aussi, on dit revendiquer – surtout les revendications soutenues par les citoyens du quartier, de maintenir la protection d'emplois existants dans le secteur. C'est sûr qu'il y a des emplois. Ils disent ça ne va pas, il y a des industries ou quoi, mais on est capable de ne pas les mettre à terre, il faut les garder. C'est parce que c'est de l'emploi aussi pour nos gens du quartier.



2140 Puis avoir accès aux berges du Saint-Laurent. On a toujours revendiqué ça, le quartier, aussi. Ça fait qu'on y tient toujours.

2145 Puis on dit tout le temps aussi, la troisième revendication du quartier, le maintien de la vocation publique des terrains publics. Les terrains sont publics mais il faut les garder pour les gens aussi du quartier, pas juste pour les promoteurs privés.

Construire 100 % de logement social communautaire dans des terrains publics, puis de réserver les sommes nécessaires à la décontamination, faire des réserves de terrain pour que ça soit pour nous aussi. Ça, c'est les recommandations du quartier.

2150 **LA PRÉSIDENTE :**

2155 Merci beaucoup. Merci pour votre contribution, c'est très intéressant. Dans un contexte de mixité sociale, dans un objectif de grande mixité sociale, est-ce que vous avez réfléchi à la possibilité d'attirer peut-être aussi de la classe moyenne ? Parce que vous nous parlez 100 % de logements sociaux. Est-ce que vous avez envisagé une réflexion sur si on ne fait que du logement social, il n'y aura pas de mixité ?

**Mme MURIELLE SAUVÉ :**

2160 On dit tout le temps 100 % de logements sociaux, on aurait pu marquer logement communautaire qui englobe aussi du logement abordable. Il y a toujours des condos – je veux dire, on parle de propriété pour les gens à moyens revenus aussi, de la classe moyenne.

2165 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**Mme MURIELLE SAUVÉ :**

2170 Mais ça existe déjà avec la SHDM, les premiers condos, tout ça. Il y a toutes sortes de possibilités de mixité sociale pour nous. C'est ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

2175 Ça, vous n'êtes pas fermés à ça.

**Mme MURIELLE SAUVÉ :**

2180 Non. Non, moi, le quartier, bien en tout cas la population, les gens du quartier sur la liste, non. On le sait que ça prend vraiment... Il ne faut pas faire des ghettos non plus, il faut vraiment une mixité. Comme on fait au Griffintown, on est dans le développement de l'Habitation 21, 22. On a fait un ensemble, c'est du logement abordable, il va y avoir des gens autant de 50-60 000 \$ avec nous qui va rester dans les coop et dans l'OSBL, puis on a un projet avec la SHDM, Accès Condos, premier acheteur.

2185

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça que je me demandais. Dans tous les condos dont vous dites qui se sont construits...

2190

**Mme MURIELLE SAUVÉ :**

Oui, il y en a beaucoup.

2195

**LA PRÉSIDENTE :**

... les 600 quelques, est-ce que là-dedans, c'est tout du de luxe ou il y en a des abordables ?

**Mme MURIELLE SAUVÉ :**

2200

Bien abordable, pour la population du quartier, 225 000 \$ et plus, ce n'est pas abordable quand on fait un revenu de 22 000 \$. Puis même si tu faisais 40 000 \$, deux travailleurs ou quoi, 50 000 \$, c'est dur d'obtenir ta première hypothèque, ta première base de dépôt. Et c'est à ce moment-là les gens du quartier, ils tiennent à ces berges, ils tiennent à ci, mais aussi ils veulent le condo et il n'est pas abordable présentement pour eux, même si les taux d'intérêt sont à 1 ou à 3 %, je veux dire, ça joue, mais ce n'est pas cette population-là, ce n'est pas notre quartier qui va adhérer à des condos.

2205

**LA PRÉSIDENTE :**

2210

Comme vous disiez, dans la zone qui est vraiment à redévelopper, qui est beaucoup du terrain public, le projet de 7 000 logements a été considéré comme étant peut-être un peu trop de logements.

2215

**Mme MURIELLE SAUVÉ :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2220

Quel est votre rêve par rapport à ce terrain-là ? Ça serait une mixité avec du travail, avec des lieux d'emploi puis des lieux de résidence ? Ou plutôt du résidentiel ? Vous, qui travaillez sur le terrain, votre rêve pour ce bout de terrain où il y a eu l'Expo 67, où il y a eu Goose Town où on a tout rasé, puis là, il y a un beau parking là ?

2225

**Mme MURIELLE SAUVÉ :**

Les gens du quartier disent: « Il y avait déjà un quartier », déjà des gens qui restaient là. C'était une vie de quartier. Et nous, quand on dit un petit quartier, ils disent tout le temps on est

2230 enclavé. Oui, mais à un moment donné, tu fais toujours une poursuite, un plan d'ensemble de  
poursuite du quartier pour refléter ce quartier-là. On dit toujours ça. Ça fait que c'est sûr que les  
gens du quartier, si tu veux rester à l'intérieur, il faut que tu lui offres des logements sociaux, ils  
vont rester dans le quartier, ils ne s'en iront pas à Lachine. Ça fait que nous, on voit la mixité  
sociale comme ça.

2235

Tu peux avoir un peu de condos, tu peux avoir ci, tu peux avoir ça. Puis surtout les  
emplois, moi je dis toujours, il y a des commerces à proximité, il y a des banques qu'il faudrait qui  
viennent, il y a des IGA, on mixe ça. Ça fait comme un genre de développement de quartier.

2240 **LA PRÉSIDENTE :**

Un quartier complet.

**Mme MURIELLE SAUVÉ :**

2245

Au complet, un complet. Comme le CN qui va se développer là. Ce n'est pas juste des  
habitations. Il faut qu'on voie un plan d'ensemble de ça. Ça, c'est un rêve, il faut que ça se  
réalise. C'est comme ça qu'on le voit.

2250 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

**M. JEAN CAOQUETTE, commissaire :**

2255

Je veux juste être complémentaire à ce que la présidente vient de dire. Les gens qui vont  
demeurer là à court terme, il n'y aura pas justement de commerces de proximité à court terme  
puis à moyen terme, puis ils vont vivre dans un endroit où il y a des activités semi-industrielles, il  
y a du bureau, il y a du semi-industriel, il y a des entreprises de distribution, il y a quand même

2260 une circulation assez élevée. Tout ça, autrement dit, les gens, quand on parle de mixité d'usages, ça va être réellement vrai, en ce sens que...

**LA PRÉSIDENTE :**

2265 Ou un défi.

**M. JEAN CAOQUETTE, commissaire :**

2270 Oui, ça pose de bons défis. Ce n'est pas insurmontable mais c'est un bon défi.

**Mme VIVIANA RIWILIS :**

2275 C'est un bon défi mais le quartier a beaucoup de défis comme ça, c'est des choses qu'on connaît dans le quartier. Ce n'est pas le seul endroit de quartier qui est comme ça. On a des problèmes de circulation et de transit à Saint-Patrick avec le camionnage, on a des voies ferrées partout, des autoroutes. Donc ce sont des choses qu'on connaît. Ce n'est pas que c'est notre rêve de continuer toujours comme ça mais on est capable de tisser le lien par rapport à ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

2280 On vous remercie beaucoup et puis vous nous laissez votre belle présentation aussi parce qu'on avait votre mémoire. Mais là, on va avoir aussi la présentation. On a bien aimé vos cartes. Alors maintenant on va entendre monsieur Rayside. Est-ce qu'il reste un peu de voix? Parfait.

2285

**M. RON RAYSIDE :**

2290 Re-bonjour! Je vais présenter avec Lucia Kowaluk qui va faire la deuxième partie. Je vais faire la première partie. On vous avait envoyé un document du projet d'ailleurs sur le site.

**LA PRÉSIDENTE :**

Nous l'avons bien lu.

2295 **M. RON RAYSIDE :**

Et la lettre. On a envoyé les deux. Je vais juste faire un survol du projet lui-même, si ça vous convient. Si ça ne vous convient pas, je ne sais pas de quoi je vais parler.

2300 **LA PRÉSIDENTE :**

Et les liens avec la Stratégie centre-ville. Ça va nous aider.

2305 **M. RON RAYSIDE :**

Oui, oui. Mais un lien, parce qu'il était dans la Stratégie centre-ville et tous les sites excédentaires, on avait déjà parlé, donc un lien aussi de restructuration. Je vais en parler tantôt. Je vais, comme on dit, faire mon mieux et si je ne le fais pas, vous me dites qu'il faut que vous fassiez mieux.

2310

Bon, le projet maintenant, ça s'appelle le projet Communauté Saint-Urbain. On a changé de nom, au début c'était la Communauté Hôtel-Dieu. C'était aussi l'ensemble des sites excédentaires mais vous êtes déjà au courant de ça. Vous avez eu d'autres présentations. Il y a quand même une multitude, il y a plus que 3 000 000 de pieds carrés – entre guillemets – de disponibles. Même ça approche le 4 000 000 de pieds carrés. Donc on parle de beaucoup de potentiel et beaucoup de défis.

2315

2320

Il y a un enjeu dans la carte – mais c' est dans le document – on parle du projet de Saint-Urbain, ça veut dire que l'ancien hôpital – pas l'ancien encore, il existe encore – Hôtel-Dieu est la propriété des sœurs à côté mais aussi tout le long de Saint-Urbain, l'ensemble des terrains vacants qui appartiennent au réseau de santé, avec l'Institut thoracique.

Ça fait que c'est un énorme enjeu urbain mais pour le moment, on se concentre, en tout cas ce que je représente, on se concentre sur l'avenir de l'Hôtel-Dieu.

2325 Ça, c'est juste pour donner un aperçu le nombre d'organisations impliquées là-dedans. Ça déborde le spectaculaire en termes de complexité communautaire - si je peux, c'est un éditorial, mettons. C'est quand même assez quelque chose pour arriver avec un document qui réunit les intérêts puis les discours de tout le monde.

2330 Ça fait huit ans qu'on travaille là-dessus. Le milieu communautaire, ça veut dire trois, quatre ans activement mais ça fait huit ans.

2335 Alors l'idée, c'est de créer vraiment un milieu de vie inclusif, une réflexion sur le vivre ensemble, la notion de communauté et de patrimoine, le développement d'un milieu de vie saine, une vision sociale, économique et écologique. C'est une variété de populations visées. - Lucia va en parler tantôt.

2340 Juste le site lui-même, parce que vous êtes au courant, mais on a identifié quand même – nous, on ne travaille pas directement avec les Sœurs, c'est vraiment avec l'avenir de la propriété de l'Hôtel-Dieu lui-même. Ça fait que c'est juste pour illustrer qu'est-ce qui appartient à qui. C'est un ensemble d'un intérêt patrimonial très évident. Et une image de l'existant, c'est les fonctions de l'hôpital qui est vacant, au moins en partie. Le ministère est moins sûr de comment l'avenir se dessine et une mer de stationnements de surface sur presque tout le site.

2345 On a une vision qui crée un milieu de vie complet, mixte et ouvert; une offre de logements permettant de la cohabitation de différents types de population; renforcer la vocation sociale; constituer un îlot de fraîcheur – actuellement, c'est un îlot de chaleur – en verdissant l'ensemble du site; de mettre en valeur un patrimoine exceptionnel et faire un vrai modèle innovateur de conservation et de développement de la propriété.

2350 C'est vraiment une approche de verdir l'ensemble avec une construction de garages souterrains dans le côté nord du site et un projet de logement social famille dans la partie nord

2355

qui est construction neuve effectivement avec l'ensemble des enjeux de patrimoine, puis il faut qu'il y ait beaucoup de *oui* pour un projet comme ça; et une réutilisation au moins de deux des pavillons dans un projet mixte, pas juste logement social mais vraiment un grand degré de mixité. Un vrai lieu d'expérimentation. Ça fait que c'est vraiment une autre approche. Et ce qu'on dit, c'est presque amener la montagne vers le site en termes de verdissement.

2360

Juste une idée des différents pavillons, le nombre de mètres carrés dont on parle puis le potentiel d'usage. Un aperçu d'avant avec tous les stationnements et après avec le verdissement de l'ensemble du site, de faire disparaître presque la totalité des stationnements de surface, les inclure à l'intérieur, même réduire le nombre de places si c'est possible, et de donner un autre ton au complet de ce projet-là. Alors voilà.

2365

Ça, c'est juste une couple de visuels parce que comme on est dles architectes, les visuels, puis les 3D font partie de notre ADN ou notre voix. Voilà.

2370

C'est une opportunité unique, c'est une taille de projet quand même assez considérable. Il y a 700 000 pieds carrés de construction plus le potentiel de construction vers le nord. On approche le 1 000 000 de pieds carrés, 100 000 mètres carrés.

2375

Comme c'est un terrain public, c'est une opportunité de faire quelque chose de vraiment exceptionnel sur ce site-là. On a déjà discuté avec le ministre, avec le maire, avec beaucoup d'élus, avec beaucoup d'assemblées publiques. Ça fait que c'est un projet qui fait beaucoup de bruit un peu partout, et voilà. Et la Ville depuis, a fait la promesse d'acheter la propriété des sœurs. Ça fait que vraiment on a une opportunité de regarder le site dans son ensemble. Alors voilà.

2380

**Mrs LUCIA KOWALUK :**

First of all, this project represents community efforts for three years. Coalitions within coalitions within coalitions and, as you know, it takes a lot of time for people to see what we all agree on. But we do all agree on this. And we represent an enormous amount of people, an



2385 enormous number of organizations, I can't give you a number, but the *Action Solidarité Grand Plateau* has 50 members in Mile End, we have 15 members in Milton Park and south, an organization like the RAPSIM represents 100 organizations, they're in our coalition etc. etc.. So we really represent a lot of people who have thought about this carefully.

2390 We had a meeting on the 19<sup>th</sup> of may to which nearly 400 people came, in the basement of *Notre-Dame de la Salette*. Those people signed a petition, we sent those petitions to, it was addressed to Barrette, we sent him a whole package along with photographs and so forth. We got feedback that he was indeed impressed.

2395 What I want particularly to represent is what if this project can go forward, how the City as a whole is going to benefit. For example, just in the *Gazette* last week, there was a discussion of an institute which shows, as though it needs to be proved, that woman with young children and going to work are very stressed. And they end up with saying, even if families have to work to achieve their own sense of balance, policy makers should make ways to support them in order to avoid more serious social repercussions.

2400 What are those repercussions ? The biggest users of two most expensive social programs are the police and emergency at the hospitals, two of the most expensive services that we have, and who uses them? The elderly who do not eat well, because they're paying too much rent, people who leave illnesses till the last minute to do anything about it, and then it gets worse, etc. etc. Because when parents suffer, health suffers, relationships suffer and most of all, children suffer.

2410 So what I want to emphasized is the benefit to this city that this project would have. First of all, there's the economic effect on the area. Park Avenue and Saint-Laurent are a third dead, half dying, *for rent* signs everywhere. Can you imagine our project and then, Ron just spoke about the parking lots going down towards Milton, that's a 1000 families. Even poor people spend a 1000 \$ a month outside of their homes, they have to. That's a lot of money, that's a lot of economic development coming into this area, which is just east to the downtown, and which is not dead by any means, but it could do with a lot of enlivering up.

2415 I think this is what I wanted to say mostly.

**LA PRÉSIDENTE:**

2420 I already have a question, and I will give you again the microphone. What do you need from the City, tell us what do you need from the City of Montreal ? A long list of wishes...

**Mrs LUCIA KOWALUK :**

2425 The support of the administration.

**LA PRÉSIDENTE:**

You just need a political support ? What is the wish list, so that we can think about that.

2430

**M. RON RAYSIDE :**

2435 Mais il faut qu'on aille à l'accès parce que le ministère – le ministre je dirais peut-être plus que le ministère – est en discussion avec la Ville sur l'avenir de ça. Ça veut dire d'abord que la Ville a acheté à côté la propriété des sœurs. C'est un pas très intéressant. Mais je pense qu'il faut, même quand on fait un volet de logement social dans le nord, ça prend un soutien de la Ville pour supporter, pour accepter ce nombre d'unités-là parce que c'est les unités sont un peu limitées. Et même pour les autres pavillons, un projet mixte, il y a le stationnement souterrain où on a besoin d'un soutien financier parce qu'un projet de logement social ne peut pas supporter le coût d'un stationnement souterrain. Il faut que l'ensemble des occupants, oui, paient une partie, mais il y a une autre partie qui probablement doit venir des fonds publics.

2440

Et dépendant l'usage pour l'ensemble du site, parce que pour le moment, la présomption, c'est que le ministère va garder autour de la moitié du site ou 60 % du site pour ses

2445 propres usages et on entend un peu les rumeurs qui disent il veut possiblement passer l'ensemble du site à la Ville de Montréal.

2450 Si ça c'est le cas, il faut que la Ville saisisse l'opportunité de prendre en main l'ensemble du site, et à l'intérieur duquel les considérations dont on parle ici vont être incluses. Ça fait que ça prend vraiment un soutien très concret pour dire de ne pas laisser échapper, puis malgré la complexité du réseau de santé, et un peu leur propre avenir et comment ils voient l'usage.

2455 Il faut d'abord que la Ville et tout le monde suivent ce genre de réflexion-là et comme je dis, il ne faut pas laisser échapper ce... c'est un site absolument critique pour la Ville pour ce milieu-là et pour les besoins communautaires autour. Ça fait que c'est une série de considérations comme ça. Ça veut dire que ce n'est pas juste, l'appui politique est un début, mais c'est loin d'être la fin évidemment.

**LA PRÉSIDENTE :**

2460 Est-ce qu'il y a danger que certaines personnes aient l'idée de le vendre dans le privé?

**M. RON RAYSIDE :**

2465 Je ne pense... Honnêtement, parce que de temps en temps quelqu'un soulève cette hypothèse-là, je ne pourrais pas croire après le nombre d'années où le monde est impliqué et le nombre de mentions des élus de la Ville de Montréal que c'est un lieu, une opportunité pour du logement social, qu'on vire de bord et qu'on vende au privé. Je ne peux même pas l'imaginer.

2470 Mais des fois, on a des surprises. T'sais, on regarde la porte en avant, puis la porte en arrière ouvre, puis on n'a pas vu venir. Mais à date, on essaie, comme Lucia a dit, de constamment mettre la lumière sur ce site-là, projeter les usages, projeter...en tout cas, c'est ça. Ça ne se peut pas. Merci pour la question, Madame la présidente.

2475 **M. JEAN CAOUETTE, commissaire :**

Le projet, en fait, les deux sites que vous mentionnez au départ sont indépendants. Vous pourriez faire le projet juste sur l'Hôtel-Dieu, indépendamment de ce qui se passe pour l'Institut thoracique finalement ?

2480

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, oui, c'est juste l'Hôtel-Dieu.

2485 **M. RON RAYSIDE :**

Oui, indépendamment. Même s'il y a un groupe qui s'intéresse au début ou s'intéressait beaucoup dans ce site-là, puis on voyait beaucoup de potentiel, et surtout le côté ouest du site, il y a un petit – est, je m'excuse – le côté est, il y a un petit pavillon et il y a le centre des femmes qui s'intéresse beaucoup dans l'usage de ce site-là. Pour l'ensemble du site, parce qu'ils retournent en appel d'offres, il était vendu mais ça n'a pas marché. Il y a encore un œil, au moins pour ce volet-là, en termes d'usage social, qui est la plus petite composante du site. Mais pour l'ensemble... Mais aussi, la Ville, ce n'est pas nous, on ne travaille pas activement là-dessus. Peut-être ça va de soi que la Ville devrait garder une vue d'ensemble sur l'ensemble. Mais là, c'est un souhait, c'est le rôle de la Ville. On va les aider.

2490

2495

**LA PRÉSIDENTE :**

On vous remercie beaucoup et on a ça dans nos cartons.

2500

**M. RON RAYSIDE :**

Ça va. Merci beaucoup.

2505 **LA PRÉSIDENTE :**

Très intéressant, merci. Maintenant, l'Ordre des architectes va nous parler maintenant. S'ils sont prêts. Bienvenue, on est prêt, on vous écoute.

2510 **M. GUILLAUME LÉVESQUE :**

Bonjour! Je me présente, Guillaume Lévesque, architecte, administrateur de l'Ordre des architectes. Je suis accompagné d'Hélène Lefranc, agente de recherche et de liaison qui répondra aussi aux questions avec moi.

2515

Donc la Stratégie centre-ville touche à de nombreux sujets sur lesquels l'Ordre a pris plusieurs fois position : le PMAD, réduction des GES, Réseau électrique métropolitain, concertation, etc. L'OAQ appuie l'objectif de centre-ville dynamique, doté d'une vision claire quant à leur développement. Un centre-ville montréalais économiquement, socialement et écologiquement en santé en dissipant les défis futurs est l'assise d'une ville, d'une métropole et d'un Québec en santé. Nous saluons donc la réflexion entamée par la Ville et cette consultation. Sans plus tarder, voici nos commentaires.

2520

Concernant le Réseau électrique métropolitain, le REM, nous recommandons que la Ville convainque le promoteur CDPQ Infra de se doter d'un comité d'experts de différents horizons pour assurer la qualité architecturale, urbanistique et paysagère aux abords du projet, comme cela a été fait pour le futur pont Champlain.

2525

La Ville doit être membre de ce comité. Les architectes, les architectes de paysage, les urbanistes et les designers urbains devront être impliqués.

2530

L'OAQ demande que les liens avec la ligne verte du métro et avec la ligne bleue existent dès le lancement du REM.

2535 Nous appuyons également la volonté de la Ville de bien intégrer les stations au tissu urbain. L'OAQ a demandé devant le BAPE que le projet soit ralenti de quelques mois afin de se donner le temps de bien faire les choses.

2540 On pourrait reprendre l'approche choisie pour les stations de métro montréalaises qui possèdent leur identité propre. L'idée serait d'engager un architecte différent pour chacune des gares, tout en s'assurant une harmonisation par un architecte d'ensemble et une équipe pluridisciplinaire.

2545 Nous encourageons aussi la Ville à se munir de mécanismes pour garantir la qualité des ensembles immobiliers ou des bâtiments publics qui se construiront à proximité du REM. Il ne faut pas laisser les promoteurs décider seuls.

2550 De même, un mécanisme de captation de la valeur foncière est évoqué. L'OAQ trouve l'approche intéressante. Par contre, on peut se demander qui aura le contrôle sur ces développements. La Ville de Montréal doit conserver la maîtrise du devenir de son milieu et continuer d'approuver les projets immobiliers.

2555 Concernant l'ouverture sur le fleuve, l'OAQ salue le principe d'un accès public continu aux berges, y compris dans les nouveaux projets. Nous invitons la Ville à favoriser les concours d'aménagement, d'idées ou d'architecture aussi bien pour les espaces publics que pour les bâtiments.

2560 L'OAQ applaudit aussi aux objectifs de reconversion des ensembles institutionnels et des immeubles publics. Avant de partager ses idées, il tient à rappeler deux demandes déjà adressées à la Ville. La première, produire une politique municipale de l'architecture et appuyer une politique nationale de l'architecture. De nombreux pays se sont dotés d'une politique de l'architecture, il s'agit de se donner collectivement une vision inspirante et cohérente pour la qualité de notre cadre bâti dont découlent un plan d'action et des moyens.

2565 Certaines villes déclinent la politique nationale en fonction de leur spécificité. À Copenhague, par exemple, la politique municipale de l'architecture part du principe que la vie urbaine doit être prise en compte avant l'espace urbain et l'espace urbain avant les bâtiments.

2570 La Ville fait des études d'ensoleillement en amont des projets d'aménagement pour délimiter des endroits, notamment des zones piétonnières où il fera bon passer du temps en plein air. Cette attitude qui favorise la vie entre les maisons en misant sur la sécurité et l'échelle humaine et la convivialité trouve son écho dans la réglementation. Dans certains plans locaux d'aménagement, 75 % des rez-de-chaussée doivent être transparents pour permettre le contact visuel entre l'intérieur et l'extérieur. La ville est ainsi plus sécuritaire pour les piétons.

2575 La politique de l'architecture incite les administrateurs municipaux à analyser systématiquement l'apport du bâtiment à la Ville. Les projets de gratte-ciel sont rares mais toujours étudiés en fonction des microclimats qu'ils pourraient générer et de l'esthétique adaptée ou non au quartier, etc. Bref, une politique municipale permet d'affirmer des valeurs et d'engager un dialogue avec les promoteurs sur chaque projet.

2580 Nous proposons, par ailleurs, que Montréal adhère au défi 2030. Cette initiative internationale vise à éliminer d'ici 2050 les émissions de gaz à effet de serre dans l'ensemble du cadre bâti, notamment grâce à la pédagogie et à la sensibilisation des professionnels. Nous invitons la Ville à s'y engager, à le mettre en œuvre dans ses constructions et à en faire la promotion et assurer le suivi adéquat.

2590 Une fois ces gestes posés, il faut s'appuyer sur la mobilisation citoyenne lors des reconversions des sites emblématiques, comme on a vu tout à l'heure pour l'Hôtel-Dieu, surtout où elle existe en amont. Et puisqu'on veut susciter des projets innovants, intégrer des partenaires variés, se servir de ces reconversions pour mieux partager les espaces, faire cohabiter les fonctions et favoriser l'invention architecturale.

2595 Voici quelques idées : donc l'autopromotion, la coconstruction, les concours d'architecture pour les logements sociaux et les écoles; gestion intégrée des déchets et

géothermie à l'échelle d'un quartier; installation d'artistes durant la période de transition; logements étudiants et communautaires.

2600 On devrait aussi adopter une charte des éco-quartiers montréalais et faire des grands ensembles institutionnels reconvertis les premiers éco quartiers montréalais. Un grand soin devrait être apporté à l'intégration de ces nouveaux quartiers aux milieux qui les entourent, qu'il s'agisse de trame urbaine, de respect du cadre bâti existant ou des liens piétonniers et cyclistes.

2605 Concernant les milieux de vie complets et inclusifs, rappelons que l'OAQ est en faveur d'une densité douce et conviviale. Le mode à privilégier est un cadre bâti constitué d'immeubles de trois à six étages. Trois étages, c'est la limite de hauteur à laquelle on peut surveiller les enfants qui jouent dans la ruelle depuis un logement; six étages, c'est la limite de hauteur à laquelle le bâtiment est performant sur le plan de l'efficacité énergétique et de la lutte contre les îlots de chaleur, tout en étant suffisamment dense et à une échelle humaine.

2610 La Ville devrait appliquer de façon plus stricte et la Stratégie d'inclusion de logement abordable. En outre, les nouveaux logements doivent être adaptables pour les habitants qui vivent avec des incapacités. Il est coûteux de transformer un logement lorsque ce n'est pas prévu mais les coûts sont minimes si on y pense au départ. Avec le vieillissement de la population, il faut accélérer les efforts. Vancouver impose 100 % le logement adaptable dans toute nouvelle construction. Montréal devrait imposer cette norme.

2620 Au-delà du résidentiel, un virage doit être pris en accessibilité universelle. L'espace public et le transport en commun doivent être plus inclusifs. Des investissements viennent d'être annoncés pour accélérer l'installation d'ascenseur dans certaines stations de métro. Il est toutefois déplorable d'avoir à attendre 2038 pour que l'ensemble soit accessible.

2625 Les commerces doivent aussi être plus inclusifs. La Ville a certainement un rôle à jouer. Gardons en tête que l'accessibilité améliore la qualité de vie de tous, y compris le parent avec une poussette ou l'immigrant récent qui cherche à s'orienter.



La lutte contre les îlots de chaleur, l'amélioration de l'efficacité énergétique du bâti existant et la réduction de la place accordée à la voiture individuelle en centre-ville sont également des défis à ne pas négliger.

2630

Concernent le commerce, puisqu'on veut développer le caractère distinctif de la rue Sainte-Catherine, l'OAQ trouve dommage que l'on ne s'engage pas vers sa piétonisation. D'autres villes l'ont fait avec succès pour leurs grandes artères commerciales. Nous notons, par ailleurs, une contradiction : d'un côté, on veut développer un centre-ville commercial économiquement fort et viser la revitalisation des artères commerciales malmenées; de l'autre côté, on autorise sur le territoire l'immense zone commerciale Royalmount à l'angle des autoroutes 15 et 40, un projet qui copie la banlieue tout en concurrençant des rues telle Ste-Catherine.

2635

Conclusion. L'OAQ tient à rappeler que l'innovation sur laquelle on souhaite s'appuyer doit être prise au sens large. Le cadre bâti est un excellent domaine où innover. La construction d'une ville à échelle humaine est toujours à privilégier dans un hypercentre. Dans les deux cas, les architectes et les professionnels de l'aménagement peuvent être mis à contribution. Enfin, il faut garder en tête qu'il ne sert à rien de se doter d'une vision pour le cœur de Montréal si, par ailleurs, des décisions génèrent l'étalement urbain. Merci.

2640

2645

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Nous avons bien étudié votre mémoire, c'est très complet. Alors c'est vraiment intéressant. J'ai seulement quelques petites questions. Pour ce qui est de la densité – là, nous, on s'attarde vraiment qu'au centre-ville dans celle-ci – vous parlez de trois à six étages, mais autour des stations de métro du centre-ville, est-ce qu'il y a une réflexion où est-ce qu'on pourrait dire dans certains cas, on peut monter plus que six étages ? Pour la densité du centre-ville.

2650

2655

**M. GUILLAUME LÉVESQUE :**

2660 Oui, mais je vais commencer une piste de réponse. Effectivement, au centre-ville, bien sûr, il y a des axes où on a déjà le dix ou douze étages facilement atteint sur des sites déjà développés. Bien sûr, cette densité-là peut être plus grande. Je dirais que cette proposition-là de trois à six étages, c'est dans des quartiers qui sont en redéveloppement. On peut penser à Rosemont-La-Petite-Patrie où la majorité des constructions sont de deux étages, parfois trois. Mais sur certains grands axes commerciaux, on pourrait penser que des constructions pourraient être de six étages mais je suis d'accord, au centre-ville, on peut avoir une plus grande...  
2665 Définitivement.

**Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

2670 Mais je pense qu'il faut regarder selon les endroits du centre-ville, parce que là, on parle aussi de quartiers à redévelopper, à revitaliser, à faire des milieux de vie inclusifs et complets. Et là, c'est sûr que ce n'est pas la même chose que dans les endroits qui sont déjà construits avec des hauteurs supérieures.

2675 Ceci dit, même dans l'hypercentre, il faut faire attention à tous les problèmes climatiques, des microclimats que génèrent les tours et pour l'instant, on n'y pense... On ne semble pas y avoir pensé aussi en termes de – le confort du piéton, le confort de la vie entre les gratte-ciel. Donc je pense qu'il faut porter – ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas en faire – mais il faut porter une plus grande attention quand on en fait, à ce que cela peut générer comme défi supplémentaire après à corriger en termes d'îlots de chaleur ou autres. Et puis dans les  
2680 nouveaux quartiers à développer, même en centre-ville, peut-être faire attention.

**M. GUILLAUME LÉVESQUE :**

2685 Ce qu'il ne faut pas négliger, c'est qu'à partir du moment où on s'élève de plus de six étages, on crée une ombre projetée beaucoup plus grande et donc ça pénalise aussi une partie des bâtiments environnants qui, des fois, eux, sont plus bas. Donc c'est sûr que cet accès-là à la

lumière naturelle, pour nous, c'est quand même un droit. Et de priver des locataires ou priver des familles d'un éclairage naturel parce qu'on a construit des grands gratte-ciel, ce n'est pas nécessairement gagnant.

2690

**LA PRÉSIDENTE :**

Justement, juste pour rester sur les gratte-ciel, est-ce que vous sentez, est-ce qu'il y a une ouverture soit des promoteurs, soit de la Ville, votre proposition du 75 % du rez-de-chaussée ouvert pour qu'il y ait un contact visuel, pour qu'il y ait une vie au rez-de-chaussée de plus grandes tours, ça ne semble pas vraiment se réaliser à l'heure actuelle à Montréal. Est-ce que vous savez si c'est plutôt les promoteurs qui ne sont pas ouverts à ça ou si c'est la Ville qui ne l'impose pas ? Qu'est-ce que vous en savez de...

2695

2700

**Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

Nous, on donnait ça comme exemple parce que ça fait partie de la politique municipale de l'architecture à Copenhague. La Ville pourra se doter, en fonction de ses propres objectifs, de ses propres règles. Ça nous semblait quelque chose d'intéressant, de très concret, qui découlait de la politique municipale et puis c'est sûr que ce qu'on voit, c'est qu'il faut vraiment favoriser le lien – il faut être plus général que ça – mais favoriser le lien entre la rue et le bâtiment, et ce lien-là doit être étudié en amont des projets ou quand il y a des réfections. Je pense que c'est aussi un peu oublier – et je ne saurais pas dire, moi, personnellement, si c'est la Ville ou je ne pense pas que l'Ordre des architectes puisse dire, selon les projets ou les époques, si c'est la Ville ou les promoteurs. Mais il faudrait y faire attention.

2705

2710

**M. GUILLAUME LÉVESQUE :**

Parce que je dirais que dans certains arrondissements, les ouvertures en façade avant sont permises jusqu'à un maximum de 40 %, donc 60 % de maçonnerie ou 60 % de plein et 40 % de vide. Et au niveau rez-de-chaussée, on peut avoir un pourcentage plus élevé pour ce niveau-là. Mais ça dépend aussi de l'usage qu'on en fait. C'est sûr que si c'est uniquement

2715

2720 résidentiel au rez-de-chaussée, d'avoir ouvert sur rue, c'est peut-être beaucoup moins intéressant pour la personne qui vit au rez-de-chaussée. Mais si c'est un commerce de proximité, ça peut être définitivement plus... Surtout s'il se passe quelque chose aussi en arrière-cour. Donc on peut voir à travers le bâtiment jusque l'autre côté ou dans la cour arrière.

**LA PRÉSIDENTE :**

2725 Aussi, juste une question sur – on parle qu'on a un problème de partage de chaussée, il manque d'espace. Bon, peut-être que c'est le stationnement sur rue qu'il faut peut-être revoir. Vous allez jusqu'à nous dire peut-être envisager piétonniser Ste-Catherine. Comment on optimise le stationnement, si Ste-Catherine devient une zone de destination, pas juste pour les gens qui habitent autour qui vont venir à pied, pour le grand Montréal et pas aller au Dix30 ?  
2730 Vous parlez d'optimiser le stationnement. Est-ce que ça va juste dire diminuer ou vous avez d'autres idées, vous jonglez avec d'autres façons de faire ?

**M. GUILLAUME LÉVESQUE :**

2735 C'est sûr qu'à partir du moment où il y a des infrastructures qui favorisent le transport en commun, on peut penser que le nombre de voitures graduellement dans les cinq prochaines années pourrait stagner et diminuer. Donc c'est beaucoup plus facile de penser à des rues piétonnes ou de limiter le stationnement. Mais c'est sûr, de penser aussi qu'on peut concentrer les stationnements à certains endroits stratégiques de la ville où on peut avoir des bâtiments  
2740 stationnements, il y en a déjà, on ne veut pas nécessairement en augmenter le nombre mais stratégiquement choisir différents pôles pour avoir un accès aussi à la voiture.

2745 Mais je pense que l'important, c'est de développer les stratégies de transport en commun et de les relier, un réseau autobus avec le métro et avec, par exemple, le REM et de favoriser le transport actif. Parce que des grands villes comme Montréal devraient avoir à l'année des rues piétonnes comme on le voit dans la partie est de la rue Sainte-Catherine, parce qu'il y a bien d'autres villes scandinaves qui possèdent des rues piétonnes et que ça fonctionne très bien.

Donc je ne vois pas pourquoi, même si on a un hiver ici, pourquoi on ne pourrait pas penser à avoir juste un transport en commun qui passe sur cette rue-là et une rue piétonne sur l'ensemble.

2750

**Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

L'idée aussi, c'est de se distinguer de ce qui se fait à l'extérieur en banlieue, etc., puis effectivement, la piétonisation, ça amène une distinction puis comme une expérience différente aussi, je pense, pour les consommateurs.

2755

**M. GUILLAUME LÉVESQUE :**

Oui, parce qu'on ne veut pas non plus créer d'autres Tower Center. Je pense que le but, ce n'est pas de se déplacer en voiture entre chacun des commerces. Le but, c'est de profiter de l'aménagement de la ville et peut-être de l'optimiser mais définitivement, c'est beaucoup plus intéressant. J'imagine que vous avez eu l'occasion de marcher la rue Sainte-Catherine dans la partie est mais de découvrir une ville en plein milieu de la rue et en la marchant, c'est une expérience qu'on devrait offrir plus souvent.

2760

2765

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie.

2770

**M. HABIB EL-HAGE, commissaire :**

Vous avez parlé de produire une politique nationale de l'architecture, une politique municipale aussi de l'architecture. Vous avez dit aussi de ne pas laisser les promoteurs décider seuls, donc vraiment avoir un encadrement. Depuis plusieurs années, on entend dire qu'il manque une audace dans l'architecture à Montréal. Est-ce qu'une politique viendrait corriger ce manque d'audace, selon vous ?

2775

**M. GUILLAUME LÉVESQUE :**

2780 En fait, ça permettrait d'établir des standards plus élevés, puis d'exiger déjà à la base  
des promoteurs une façon de faire qui pourrait être unifiée sur l'ensemble de l'île ou sur  
l'ensemble des arrondissements. Ça permettrait déjà de ne pas régler à la pièce chacun des  
projets mais d'avoir une grande vision d'ensemble et de déterminer qu'est-ce qu'on privilégie,  
2785 quelle stratégie dans ces secteurs-là ou dans ces quartiers-là. Et ça permettrait de se doter d'une  
vision à plus long terme et non pas de juste répondre sporadiquement à des projets de modifier  
la réglementation en projet particulier, par exemple, pour telle tour et telles conditions pour tel  
autre projet.

2790 C'est vraiment pour uniformiser aussi à l'échelle municipale, mais à l'échelle provinciale,  
définitivement que c'est entre les ministères. Parce que chaque ministère ou chaque palier de  
gouvernement a souvent sa façon de procéder par concours d'architecture ou non et ça crée  
aussi une certaine confusion.

2795 Donc c'est sûr que si on veut se doter d'une vision – parce que l'architecture est aussi un  
bien public durable – mais c'est important de le réfléchir et de prendre le temps d'établir les  
bases de ce qu'on souhaite pour la construction de demain, pour les grands ensembles.

**Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

2800 Parce que c'est vraiment aussi un acte politique de se doter d'une politique nationale ou  
municipale d'architecture. Donc on envoie un message aux promoteurs clair en disant : « On  
veut un cadre bâti de qualité, on veut que vous vous surpassiez » et puis on essaie d'avoir une  
réglementation qui encadre mais laisse la possibilité de l'innovation, de l'audace, mais comment  
dire, et cohérente.

2805

On a vu des incohérences – ce n'est pas dans le centre-ville – mais d'un côté, on se dote  
au moment où il se passe un COP21, puis à côté de ça, il y a une école qui veut faire de la  
géothermie puis un toit vert puis elle n'a pas le droit de le faire parce que le ministère de

2810 l'Éducation ne veut pas – ça c'est l'école Saint-Gérard – puis il y a comme des contradictions  
entre un ministère et un autre et puis ça, ça arrive à plusieurs endroits dans la réglementation en  
général, à l'échelle de la ville d'ailleurs et à l'échelle du gouvernement. Donc l'idée d'avoir une  
politique, c'est un peu pour... Déjà la vision est là, les réglementations doivent s'adapter pour  
suivre cette vision-là et être plus cohérentes.

2815 **M. GUILLAUME LÉVESQUE :**

Dans mon souvenir, lorsqu'il y a une construction qui implique des fonds publics, bien  
souvent il peut y avoir jusqu'à neuf ministères qui peuvent être touchés par la construction. Donc  
c'est sûr que si on peut réussir à créer une politique qui unifie, tous les ministères vont se baser  
2820 sur cette politique-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, c'est très éclairant et merci pour votre travail pour le mémoire. Ça va  
2825 faire partie de notre réflexion. Merci.

Alors on va reprendre, la prochaine séance est à 19 h pour ceux qui veulent nous suivre.  
Je voudrais juste remercier tout le monde qui est ici avec nous et que tout ce qui a été dit va faire  
partie de notre réflexion et notre rapport sera remis au début de 2017. Mais ce sont les élus de la  
2830 Ville de Montréal qui vont prendre les décisions par rapport au projet sur la Stratégie centre-ville.  
Merci beaucoup.

\* \* \* \* \*

2835

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

2840

Et, j'ai signé :

---

2845

**LOUISE PHILIBERT, s.o.**