

CODIFICATION ADMINISTRATIVE DE LA RÉOLUTION CM14 0439

ASSEMBLÉE ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 28 AVRIL 2014

MOTION DE L'OPPOSITION OFFICIELLE POUR RÉVISER LA LÉGISLATION ENTOURANT LA PRATIQUE DU VÉLO

Attendu que la pratique du vélo présente de nombreux avantages majeurs pour une ville, notamment en réduisant la congestion routière, en favorisant la santé des citoyens et en assurant une meilleure qualité de l'air;

Attendu que la Ville de Montréal a adopté, en 2008, un Plan de transport dont deux des objectifs principaux sont d'améliorer la qualité de l'environnement et de répondre aux besoins de mobilité en favorisant les déplacements actifs;

Attendu qu'il est démontré que le sentiment de sécurité est un facteur clé pour amener plus de gens à adopter le vélo urbain pour leurs déplacements quotidiens;

Attendu que des investissements significatifs sont nécessaires pour que les villes puissent mettre en place des infrastructures et des aménagements favorables à la sécurité des cyclistes;

Attendu que les principes fondateurs du *Code de la sécurité routière* (L.R.Q., chapitre C-24.2) ont été retenus à une époque où la pratique urbaine du vélo était marginale et peu valorisée;

Attendu que l'actuel *Code de la sécurité routière* (L.R.Q., chapitre C-24.2) est aujourd'hui de ce fait inadéquat eu égard aux nouvelles réalités des déplacements en milieu urbain;

Attendu que la *Loi sur l'assurance automobile du Québec* (RLRQ c A-25), dans son état actuel, laisse le cycliste quasiment démuné en cas d'accident lié à l'usage d'une automobile qui n'est pas en mouvement au sens de cette même loi;

Attendu que plusieurs grandes villes d'Amérique du Nord et d'Europe ont déjà adopté diverses mesures législatives et réglementaires (comme un « Code de la rue ») qui ont favorisé la pratique du vélo et amélioré la cohabitation pacifique entre les différents usagers de la route;

Attendu que la Ville de Montréal participe à la Table québécoise de la sécurité routière via plusieurs comités, dont celui sur les transports actifs et alternatifs;

Il est proposé par M. Craig Sauvé

appuyé par M. Marc-André Gadoury
Mme Anie Samson
M. Aref Salem

Et résolu :

que le conseil municipal mandate le comité exécutif de la Ville de Montréal d'interpeller le gouvernement du Québec afin :

- 1 - que le *Code de la sécurité routière* (L.R.Q., chapitre C-24.2) soit modernisé en tenant compte de la présence massive et en croissance de cyclistes sur les réseaux routiers urbains;

- 2 - que la *Loi sur l'assurance automobile du Québec* (RLRQ c A-25) soit révisée afin que les cyclistes bénéficient d'un régime de protection de l'État aussi efficace et adapté à leur réalité que l'est celui qui y est prévu pour les autres usagers de la route;
- 3 - que la Direction des transports soit mandatée afin d'identifier les besoins et les mesures cohérentes et adaptées à la réalité des cyclistes à Montréal, en vue de la modification du *Code de la sécurité routière* et de la *Loi sur l'assurance automobile du Québec*.

Un débat s'engage.

Adopté à l'unanimité.

65.02

CODIFICATION ADMINISTRATIVE DE LA RÉOLUTION CM14 0440

ASSEMBLÉE ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 28 AVRIL 2014

MOTION DE L'OPPOSITION OFFICIELLE POUR UNE MEILLEURE SÉCURITÉ AUX INTERSECTIONS DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Attendu que la *Charte du piéton de la Ville de Montréal* vise à favoriser la marche comme mode de déplacement grâce notamment à un meilleur partage de l'emprise publique;

Attendu que les médias ont rapporté que neuf piétons et cyclistes, dont deux enfants, ont été happés depuis 1^{er} mars 2014, ce qui a entraîné un décès;

Attendu que les programmes de réfection des artères commerciales et de transit ne prévoient pas systématiquement des mesures pour un meilleur partage de l'emprise publique entre les différents modes de transport;

Attendu le programme de mise aux normes (MAN1) des feux de signalisation qui visait 800 intersections dans 9 arrondissements situés dans l'ancienne Ville de Montréal est en voie de finalisation;

Attendu le programme de mise aux normes (MAN2) des feux de signalisation a été lancé, et vise les autres intersections localisées sur le réseau artériel de la Ville de Montréal;

Attendu que les critères de justification pour l'installation des feux de piétons et de l'intervalle de protection pour les temps de traverse sont appliqués systématiquement aux intersections visées par MAN2, et que la Ville a amorcé l'application systématique de ces critères aux intersections visées par MAN1;

Attendu l'importance de sécuriser les intersections des artères qui sont sous responsabilité de la Ville, dont les intersections jugées les plus dangereuses;

Attendu que la Ville effectue déjà une priorisation des intersections les plus dangereuses en fonction d'indicateurs d'accidents utilisés couramment dans le domaine;

Attendu que la Ville privilégie une approche globale et intégrée en matière de sécurisation des intersections, comprenant des mesures de mises aux normes des feux de circulation, des aménagements à la géométrie des rues et des intersections, des campagnes de sensibilisation, des mesures de réduction de la vitesse et autres mesures;

Il est proposé par M. Marc-André Gadoury

appuyé par M. Richard Bergeron
M. Aref Salem
M. Lionel Perez

Et résolu :

- 1- que lors des travaux de réaménagements d'artères commerciales, des mesures de partage de l'emprise publique entre automobilistes, cyclistes et piétons soient systématiquement évaluées en vue d'un meilleur partage de la chaussée entre les différents modes de déplacement et en vue d'un aménagement durable de ces rues;
- 2- que la Ville s'engage à rendre public chaque année un bilan sur l'état de l'avancement des programmes relatifs à la sécurisation des intersections et celui des programmes MAN1/MAN2.

Un débat s'engage.

Adopté à l'unanimité.

65.03

Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil municipal

Assemblée ordinaire du lundi 28 avril 2014
Séance tenue le 29 avril 2014

Résolution: CM14 0441

Motion pour demander au gouvernement du Québec que la Ville de Montréal obtienne un pouvoir habilitant pour régler en matière d'inclusion en logement social et abordable

Avant sa présentation, le conseiller Richard Ryan dépose une nouvelle version de l'article 65.04 qui se lit comme suit :

Attendu qu'il est reconnu que le développement de logements sociaux et abordables est un moyen pour contrer la pauvreté et maintenir la mixité sociale;

Attendu qu'en 2005, la Ville de Montréal a reconnu ce principe en adoptant une stratégie d'inclusion en logement social et abordable;

Attendu qu'en 2012, la Ville de Montréal a créé un fonds de contribution pour le logement social et le logement abordable afin d'y verser les contributions financières des promoteurs qui participent à cette stratégie;

Attendu que la Ville de Montréal n'a pas les pouvoirs requis pour traduire en règlement cette volonté en matière d'inclusion en logement social et abordable, et que la Ville est donc limitée à n'appliquer cette politique qu'en cas de grands projets immobiliers ayant fait l'objet de changement de zonage ou autre dérogation importante dans le cadre d'un projet particulier d'urbanisme;

Attendu qu'une ville aussi importante que Montréal se doit d'avoir des pouvoirs accrus en matière d'habitation afin de pouvoir mieux planifier son développement et répondre aux besoins de toutes les citoyennes et de tous les citoyens;

Attendu que le projet de loi 47, préparé en 2011 et portant sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme, prévoyait d'accorder des pouvoirs aux municipalités en matière d'inclusion en logement social et abordable et que ce projet de loi a été abandonné en 2012;

Attendu que plus de 22 500 foyers sont sur la liste d'attente de l'Office municipal d'habitation de Montréal pour un logement à prix modique et qu'une portion de ces ménages provient du territoire de la CMM en dehors de l'agglomération de Montréal;

Il est proposé par M. Richard Ryan
M. Russell Copeman

appuyé par Mme Valérie Plante

Et résolu :

que le conseil municipal de Montréal demande au gouvernement du Québec, dans le cadre de la reconnaissance de Montréal en tant que métropole, d'accorder les pouvoirs habilitants à la Ville de Montréal pour réglementer en matière d'inclusion en logement social et abordable, soit par une modification à la *Charte de la Ville de Montréal* ou par tout autre modification législative.

Un débat s'engage.

Adopté à l'unanimité.

65.04
/cb

Denis CODERRE

Maire

Colette FRASER

Greffière adjointe

(certifié conforme)

Colette FRASER
Greffière adjointe

Signée électroniquement le 5 mai 2014

CODIFICATION ADMINISTRATIVE DE LA RÉOLUTION CM14 0442

ASSEMBLÉE ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 28 AVRIL 2014

MOTION DE L'OPPOSITION OFFICIELLE POUR LE DÉPÔT OBLIGATOIRE D'UNE MAQUETTE VIRTUELLE POUR LES PROJETS SOUMIS DEVANT L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

Attendu qu'il est très difficile pour les citoyens, élus et commissaires de se faire une idée précise de l'impact visuel qu'occasionnera la construction, l'agrandissement ou la modification d'un immeuble ou d'une infrastructure en surface;

Attendu que ces projets ont souvent des impacts significatifs sur les vues, l'ensoleillement ainsi que l'impression générale du secteur, notamment au niveau des piétons;

Attendu qu'actuellement les promoteurs ne montrent souvent que des vues en plan de leur projet, et que même quand il y a des vues 3D, celles-ci sont statiques et ne sont prises qu'à partir d'un nombre très restreint de points de vue, souvent choisis par le promoteur lui-même;

Attendu que la mise à disposition d'une maquette virtuelle permettrait aux citoyens d'évaluer eux-mêmes l'impact d'un projet en fonction du point de vue qu'ils auraient eux-mêmes choisi et, ainsi, éviterait toute perception erronée du projet;

Attendu que des consultations publiques tenues ces dernières années par l'Office de consultation publique de Montréal, tels les agrandissements du stade McGill et des installations de Tennis Canada au parc Jarry, ont montré que les impacts des projets sur les vues sont sous-évalués;

Attendu qu'il est presque impossible pour un simple citoyen de contre-argumenter les dires d'un promoteur concernant les impacts visuels d'un projet;

Attendu que, de toute façon, les promoteurs doivent souvent créer une maquette virtuelle pour leurs besoins internes et qu'ils pourraient en fournir une à peu de coûts;

Attendu que la Ville de Montréal a déjà créé plusieurs maquettes virtuelles, dont celle créée pour la consultation sur la révision des hauteurs du centre-ville de Montréal;

Attendu qu'à l'article #101 du règlement sur les tarifs 2014 de la Ville de Montréal, il est précisé qu'il en coûte 180 000 \$ pour fournir la maquette virtuelle de l'ensemble de l'île de Montréal, incluant les bâtiments en 3D et un modèle numérique de terrains;

Attendu que l'OCPM n'est pas exempté de ce tarif et qu'il n'a ni les budgets nécessaires pour acheter cette maquette virtuelle, ni commander des contre-expertises sur les vues ou l'ensoleillement, ni créer lui-même une maquette virtuelle, l'organisme se voit contraint de se fier aux seules études fournies par le promoteur lui-même;

Attendu que cette situation nuit au travail de l'OCPM et nuit à la crédibilité des consultations publiques;

Il est proposé par Mme Laurence Lavigne Lalonde

appuyé par M. Richard Ryan

Et résolu :

- 1- que la Ville de Montréal exige des promoteurs dont les projets sont soumis à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) qu'ils lui remettent gratuitement une maquette virtuelle 3D de la volumétrie extérieure du projet proposé;
- 2- que l'OCPM rende cette maquette accessible aux citoyens, comme tout autre document fourni par le promoteur à l'appui de son projet.

Un débat s'engage.

Adopté à l'unanimité.

65.06