

CODIFICATION INTÉGRANT LES AMENDEMENTS QUI ONT ÉTÉ APPORTÉS LORS DES DÉLIBÉRATIONS ENTOURANT L'ADOPTION DE LA RÉOLUTION CM15 1273

ASSEMBLÉE ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 26 OCTOBRE 2015

MOTION POUR L'AMÉLIORATION SYSTÉMATIQUE DE LA GÉOMÉTRIE DES RUES LORS DE LEUR RECONSTRUCTION

Attendu que de nombreux travaux et chantiers d'importance seront entrepris par la Ville de Montréal dans les mois et les années à venir;

Attendu que la Ville de Montréal réalisera plus de 400 chantiers dans les rues de Montréal en 2015 et que cette cadence devrait se maintenir au cours des prochaines années afin de rattraper le retard accumulé en raison d'un manque d'investissement et d'entretien pendant plusieurs décennies;

Attendu que plusieurs de ces chantiers nécessitent la reconstruction complète de sections de rues où l'on y reconstruit des infrastructures critiques telles que l'aqueduc, les égouts, la dalle de chaussée, les trottoirs, etc.;

Attendu qu'à l'exception de la surface de roulement, les infrastructures qu'on reconstruit ont une espérance de vie de plusieurs années;

Attendu que la reconstruction d'une rue est une occasion rarissime de la reconfigurer et de l'améliorer, le tout avec des incidences minimales sur le coût ou la longueur des travaux;

Attendu que de nombreux travaux et chantiers d'importance entrepris par la Ville de Montréal s'échelonnent habituellement sur plusieurs semaines, voire plusieurs mois et que les chantiers ayant lieu sur le domaine public occasionnent de nombreux désagréments et ont des conséquences importantes pour les résidents et commerçants riverains;

Attendu qu'il est important que le résultat final des travaux présente une forte valeur ajoutée afin de contrebalancer les désagréments vécus lors des travaux, et ce tout particulièrement pour nos rues commerciales;

Attendu que la reconstruction d'une rue est une occasion privilégiée pour adapter nos rues aux besoins futurs de la ville, tels que : la sécurité des piétons, le vieillissement de la population, les changements climatiques, la vitalité commerciale, le cyclisme urbain, l'embellissement de l'espace public, etc.;

Il est proposé par M. Guillaume Lavoie

appuyé par M. Sylvain Ouellet
M. Lionel Perez
M. Aref Salem

Et résolu :

- 1- que la Ville de Montréal se dote de critères pour inclure des réaménagements géométriques devant être réalisés lors de projets de réfection de la chaussée nécessitant la reconstruction d'une rue (fondation et trottoirs);
- 2- qu'en vertu de ces critères, des améliorations géométriques des rues soient incluses lors de chaque chantier de la Ville nécessitant la reconstruction d'une rue;
- 3- qu'advenant le cas contraire, une justification expliquant les raisons pour lesquelles aucune modification à l'aménagement géométrique n'est effectuée soit incluse dans les dossiers décisionnels pour les cas où ces changements ne peuvent ou ne doivent pas être faits;
- 4- que cela s'applique à tous les projets inclus dans le prochain cycle des projets dont l'étape de la conception et l'analyse n'est pas encore débutée, compte tenu de la planification intégrée.

Adopté à l'unanimité.

65.01

CODIFICATION INTÉGRANT LES AMENDEMENTS QUI ONT ÉTÉ APPORTÉS LORS DES DÉLIBÉRATIONS ENTOURANT L'ADOPTION DE LA RÉOLUTION CM15 1276

ASSEMBLÉE ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 26 OCTOBRE 2015

MOTION SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE ET L'AUGMENTATION DU TRANSPORT PÉTROLIER EN LIEN AVEC LE PROJET BELLEDUNE

Attendu qu'un permis a été récemment accordé à la compagnie albertaine Chaleur Terminals inc. et que celle-ci ira sous peu de l'avant avec la construction d'un port pétrolier d'exportation à Belledune (Nouveau Brunswick), sur les rives de la Baie des Chaleurs;

Attendu que ces infrastructures permettront de recevoir et stocker dans 8 réservoirs, 150 000 barils de pétrole chacun dans la première phase et de 12 autres dans la deuxième phase, ceci dans le but de les charger à bord de superpétroliers destinés à l'exportation;

Attendu que la compagnie a conclu une entente avec le CN pour approvisionner ses installations et que le transport quotidien de 220 wagons-citernes (en phase 1 du projet) devrait débuter en 2017;

Attendu l'augmentation massive de transport par train de pétrole non-conventionnel destiné à l'exportation que ce projet représente et l'intention de l'entreprise de mettre en place une phase 2;

Attendu que ces convois vont sillonner le Québec sur plus de 700 km et traverser des rivières et des écosystèmes ainsi que le cœur de nos villes et villages, (dont des quartiers résidentiels comme Saint-Henri et Pointe-Saint-Charles dans l'arrondissement du Sud-Ouest);

Attendu que ces pétroles proviennent de l'exploitation des sables bitumineux de l'Alberta ou de schistes de la formation de Bakken et que la nature particulièrement volatile de ces pétroles (ou de leurs diluants) représentent un risque d'explosion élevé;

Attendu que l'exploitation de ces pétroles cause des dommages environnementaux importants et, dans le cas des pétroles bitumineux, une augmentation importante d'émission de gaz à effet de serre;

Attendu les lacunes de sécurité et de contrôle en matière de transport de pétrole par train constatées par le Bureau de la Sécurité des Transports, le Vérificateur général, un rapport sénatorial et de nombreux experts;

Attendu que la mise à niveau des wagons-citernes pour le transport de pétrole brut ne devrait être complétée qu'en 2020; et en 2025 pour le transport d'autres matières inflammables (pouvant inclure les diluants du dilbit, ce bitume souvent dilué avec des composants du naphte, extrêmement inflammables et explosifs, afin d'en réduire la viscosité);

Attendu que le projet affecte directement nos communautés et n'a pas fait l'objet de consultation auprès des municipalités et de la population ni par Québec, ni par Ottawa;

Attendu que la proximité avec cette voie du CN place plusieurs de nos concitoyens, commerces et institutions dans une zone à risque d'accident;

Attendu les accidents survenus récemment dans Pointe-Saint-Charles en septembre 2011 et à Saint-Henri en février 2014;

Attendu que la sécurité de la population est un enjeu majeur pour la population et le milieu municipal;

Attendu que 22 municipalités et 3 MRC ont déjà appuyé ce même type de résolution;

Il est proposé par M. Craig Sauvé

appuyé par Mme Anie Samson
M. Alex Norris

Et résolu :

que le comité exécutif de la Ville de Montréal :

- 1- demande au gouvernement du Québec, en vertu de l'article 6.3 de *la Loi sur la qualité de l'environnement* (chapitre Q-2), de confier au Bureau d'audience publique en environnement (BAPE) le soin d'étudier le projet de transport ferroviaire des pétroles nécessaires au projet de Chaleur Terminals à Belledune; d'en mesurer les impacts sur la sécurité de la population et des écosystèmes; tout en ajoutant une analyse des voies de contournement possibles hors des centres urbains pour le transport de matières dangereuses, et de faire des recommandations auprès des autorités fédérales concernées;
- 2- demande au gouvernement fédéral que d'ici la conclusion de ces travaux, une suspension temporaire soit décrétée sur ce transport par rail jusqu'à ce que des consultations publiques et indépendantes aient eu lieu auprès des populations des villes et villages concernés par le transport ferroviaire et maritime de ces pétroles et que des mesures de réductions du risque soient mises en place;
- 3- demande à Transport Canada des inspections régulières des voies ferrées sur le territoire de l'agglomération de Montréal sur une base prioritaire en raison du haut niveau de vulnérabilité et de l'augmentation du transport ferroviaire de matières dangereuses.

Adopté à l'unanimité.

65.04

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

Assemblée ordinaire du lundi 26 octobre 2015
Séance tenue le 27 octobre 2015

Résolution: CM15 1277

Motion de la deuxième opposition en faveur d'une prolongation du délai d'exemption du paiement des droits de mutation pour les couples séparés ou divorcés

Avant présentation, le conseiller Benoit Dorais dépose une nouvelle version de l'article 65.05 qui se lit comme suit :

Attendu que les conjoints de fait ne disposent que de 90 jours après la fin de leur vie commune pour se prévaloir d'une exemption de paiement des droits de mutation sur le transfert de la propriété à l'un ou l'autre des conjoints;

Attendu que les couples mariés doivent prévoir le transfert de l'immeuble avant leur divorce ou lors du jugement du divorce, sans quoi ils ne sont pas exonérés de payer les droits de mutation lors du transfert de la propriété à l'un ou l'autre des époux;

Attendu que les droits de mutation sont calculés en fonction de la valeur de la maison, passant de 0,5 % sur la première tranche de 50 000 \$, à 1,0 % entre 50 000 \$ et 250 000 \$, à 1,5 % entre 250 000 \$ et 500 000 \$, à 2,0 % entre 500 000 \$ et 1 000 000 \$, puis à 2,5 % sur l'excédent;

Attendu que dans de nombreuses situations, l'un des conjoints en instance de séparation peut se retrouver dans une situation financière précaire, laquelle peut être amplifiée par l'imposition des droits de mutation lors du transfert de la propriété à l'extérieur des délais prévus par la loi actuelle;

Attendu que les délais d'exemption de paiement des droits de mutation sont courts et peu adaptés aux besoins des couples récemment séparés et au contexte difficile qui en résulte, et qu'ils créent une injustice dans la mesure où ils forcent des couples à repayer des droits de mutation déjà acquittés lors de l'acquisition de la propriété;

Attendu qu'en cas de litige entre conjoints de fait concernant le partage de la résidence, lequel peut s'accompagner de longues procédures judiciaires, il est impossible d'obtenir un jugement de la Cour à l'intérieur des 90 jours pour lesquels l'exemption est prévue;

Attendu que l'administration de la Ville de Montréal a entamé en avril dernier des démarches auprès du ministère des Finances du gouvernement du Québec concernant certaines difficultés entourant l'application de l'article 20 d de la *Loi concernant les droits sur les mutations immobilières* en ce qui a trait au transfert entre conjoints de fait;

Attendu qu'il a été évalué que le manque à gagner de la Ville dû à l'exonération d'un nombre supplémentaire de demandes qui seraient accordées à la suite du prolongement du délai ne serait pas substantiel et donc n'affecterait pas l'équilibre budgétaire pour autant;

Attendu que le Québec est la seule province canadienne à imposer un délai au cours duquel les ex-conjoints doivent effectuer le transfert de leur immeuble afin de bénéficier de l'exonération;

Attendu qu'il devrait appartenir à la Ville de Montréal de déterminer les modalités de paiement de perception et autres éléments concernant les droits de mutation y compris les délais d'exonération du paiement des droits de mutation pour les couples séparés ou divorcés;

Il est proposé par M. Benoit Dorais

appuyé par M. Pierre Desrochers

Et résolu :

que le conseil municipal :

- 1- mandate le comité exécutif d'accentuer ses démarches auprès du gouvernement du Québec afin de modifier la *Loi concernant les droits sur les mutations immobilières* de manière à ce que la Ville puisse disposer des pleins pouvoirs en cette matière, et notamment de façon à pouvoir :
 - prolonger à 12 mois l'exemption de droits de mutation aux conjoints de fait séparés;
 - offrir une exemption de droits de mutation de 12 mois aux couples mariés une fois divorcés.
- 2- s'engage, en attendant que la loi soit modifiée, à fournir une information la plus détaillée et la plus vulgarisée possible sur le site Web de la Ville au sujet des droits et obligations des couples concernant les exonérations de paiement des droits de mutation en cas de séparation ou de divorce.

Un débat s'engage.

Adopté à l'unanimité.

65.05
/cb

Denis CODERRE

Maire

Yves SAINDON

Greffier de la Ville

(certifié conforme)

Yves SAINDON
Greffier de la Ville

Signée électroniquement le 2 novembre 2015

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

Assemblée ordinaire du lundi 26 octobre 2015
Séance tenue le 27 octobre 2015

Résolution: CM15 1278

Motion de la troisième opposition visant l'amélioration de la desserte en transport collectif dans les parties est et ouest de la Ville de Montréal

Avant présentation, la conseillère Lorraine Pagé dépose une nouvelle version de l'article 65.06 qui se lit comme suit :

Attendu que le Plan de transport de Montréal a été adopté en 2008, soit il y a maintenant sept ans;

Attendu que le Plan de transport de 2008 annonçait un « virage radical » en vue d'offrir aux citoyens les conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, d'accessibilité, de sécurité et de coût, dans une approche liant les transports à l'aménagement du territoire;

Attendu que des grands pans des interventions proposées en 2008 ont pris du retard, en particulier les projets majeurs d'infrastructures;

Attendu que l'Administration municipale est déjà engagée dans la révision du Plan de transport en tenant compte des nouveaux comportements de déplacements et de l'évolution du contexte de planification;

Attendu que les résultats de la plus récente enquête Origine-Destination indiquent que les déplacements en auto en pointe du matin ont cru, entre 2008 et 2013, de 17 % dans l'ouest de l'île, et de 11 % dans l'est de l'île, et que pendant cette même période, les déplacements en transport collectif n'ont aucunement augmenté;

Attendu que la part de marché du transport collectif a été en baisse dans l'ouest et l'est de l'île entre 2008 et 2013, en perte de respectivement 1 % et 2 %, contrairement à d'autres secteurs qui ont connu une croissance (centre-ville, Laval, Couronne Nord);

Attendu que l'agglomération de Montréal a adopté son Schéma d'aménagement et de développement en janvier 2015, et que ce dernier vise à renforcer l'accessibilité des pôles d'activités, notamment en privilégiant l'utilisation des transports actifs et collectifs, tout en diminuant le nombre de déplacements automobiles;

Attendu que Montréal souhaite arrimer davantage l'aménagement du territoire et la planification des transports, notamment intensifiant et en diversifiant les activités urbaines en lien avec le transport collectif, afin d'offrir des milieux conviviaux pour les déplacements actifs;

Attendu que le Train de l'Est a été inauguré le 1^{er} décembre 2014, et que l'achalandage lié à cette infrastructure n'a pas été pris en compte dans l'enquête OD 2008-2013;

Attendu que certaines interventions stratégiques sur le réseau de transport en commun sont nécessaires et urgentes et permettraient de changer radicalement les habitudes de déplacement dans les parties est et ouest de Montréal;

Attendu que l'arrivée récente de la Caisse de dépôt et placement du Québec avec des investissements en transport collectif, ainsi que la révision de la gouvernance métropolitaine en matière de transport sont des mesures annoncées par le gouvernement du Québec pour améliorer le transport collectif, et ce, à l'échelle de la région métropolitaine;

Il est proposé par M. Aref Salem

appuyé par Mme Lorraine Pagé

Et résolu :

que la Ville de Montréal :

- 1- poursuive la démarche menant à la révision de son Plan de transport adopté en 2008 et que la mise à jour soit soumise à une consultation publique;
- 2- identifie clairement, dans la révision de son Plan de transport, les interventions prioritaires permettant d'améliorer la mobilité des Montréalaises et Montréalais résidant dans l'est et l'ouest de la Ville de Montréal;
- 3- continue à être un partenaire de premier plan des gouvernements du Québec et du Canada, afin d'assurer la réalisation de projets de transport collectif structurants pour la métropole du Québec et sa région.

Un débat s'engage.

Le conseiller Craig Sauvé dépose une lettre adressée au conseiller Aref Salem en date du 30 mai 2014, sur le Plan de transport de Montréal.

Adopté à la majorité des voix.

Dissidences : Mme Andrée Hénault
M. Luis Miranda

65.06
/cb

Denis CODERRE

Maire

(certifié conforme)

Yves SAINDON

Greffier de la Ville

Yves SAINDON
Greffier de la Ville

Signée électroniquement le 2 novembre 2015