

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS:

Mme MARIE LEAHEY, présidente de la commission
M. PIERRE-CONSTANTIN CHARLES, commissaire ad hoc
M. JACQUES INTERNOSCIA, commissaire ad hoc
M. MARC-ANDRE LAPOINTE, analyste

RÉFLEXION 2050

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 6

Séance tenue le 20 octobre 2022, 19 h
1550, rue Metcalfe
14ème étage
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 20 OCTOBRE 2022

MOT DE LA PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION Mme MARIE LEAHEY 1

PRÉSENTATION DES OPINIONS :

François Bourque, citoyen..... 3

Helmut Mitschuinig, Swiss IMP 14

Alexie Gagné-Fortin, Étienne Fournier et Laurie Deschênes, Classe universitaire de l'UQAM 25

Daniel Chartier, citoyen 41

PAUSE

Éric Michaud, Habiter Ville-Marie 55

Jonathan Bolduc et Marie-Pier Landry, Classe universitaire 72

Pascale Fleury et François Arteau, Collectif en environnement du Sud-Ouest 85

Anaïs Houde, Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM 100

MOT DE LA FIN 118

AJOURNEMENT

MOT DE LA PRÉSIDENTE

Mme MARIE LEAHEY, présidente de la commission :

5 Bonsoir à toutes et à tous. Bienvenue à cette sixième et dernière séance d'auditions des opinions réalisées dans le cadre de la consultation Réflexion 2050 en préparation du futur Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal.

10 La séance se déroulera en français, toutefois, les personnes qui voudraient s'exprimer en anglais pourront le faire.

 This session will be conducted in French, but if you wish to address the Commission in English, you are welcome to do so.

15 Je suis Marie Leahey et je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. Madame Isabelle Beaulieu, la présidente de l'Office, m'a confié la présidence de cette Commission laquelle est complétée par messieurs Pierre-Constantin Charles, Jacques Internoscia et nous sommes appuyés dans nos travaux par Marc-André Lapointe, analyste.

20 Au nom de mes collègues et de l'Office, je vous remercie de l'intérêt que vous portez à nos travaux depuis le début de cette consultation. Au total, 52 citoyennes, citoyens et représentants de divers groupes ont manifesté le désir de présenter oralement leur opinion devant la Commission.

25 Alors, c'est notre dernière séance ce soir. Ces opinions présentées oralement s'ajoutent, on dit 60, mais on a dépassé 60, on a peut-être 80 mémoires, opinions supplémentaires qui nous sont soumis par écrit. De même qu'aux nombreuses opinions recueillies par le biais de la plateforme reflexion2050.ca, des questionnaires, des ateliers et autres activités de consultation.

30 On voudrait remercier tout le monde qui ont voulu participer à cette grande consultation.
Je vous rappelle comment on va travailler ce soir.

35 On aura huit personnes ce soir qui vont venir faire des présentations. Et, il y aura une
pause. Chaque intervenant dispose de dix minutes pour faire sa présentation et c'est suivi de dix
minutes de questions, réponses avec les commissaires.

40 Si pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glissaient dans les interventions, les
représentants de la Ville de Montréal pourront user de leur droit de rectification à la fin de la
séance, mais ils ne sont pas ici ce soir, ou dans les 48 heures suivant l'envoi des fichiers vidéo de
présentations.

45 D'ailleurs, ces vidéos, les transcriptions des présentations seront mises en ligne sur notre
site Web dans les jours qui vont suivre, mais les rectifications que la Ville pourrait apporter seront
rendues disponibles sur le site Web de l'Office.

50 Enfin, la Commission tient à ce que le climat des échanges demeure serin. Les propos
malveillants, les interventions portant atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation des
personnes sont irrecevables.

55 La Commission procédera, dès demain, à l'analyse de l'ensemble de l'information qui lui a
été soumise, en fera rapport et formulera des recommandations.

La présidente de l'Office soumettra le rapport au Conseil municipal de la Ville de Montréal,
rapport qui sera rendu public deux semaines plus tard.

55 Je vous rappelle que les rapports de l'Office ont une valeur consultative, les décisions
finales appartiennent aux élu.e.s.

60

M. FRANÇOIS BOURQUE

Citoyen

65

LA PRÉSIDENTE :

Et, je commencerais dès maintenant les échanges en demandant à monsieur François Bourque de se présenter.

70

Vous n'avez pas déposé de document écrit, Monsieur Bourque, donc on vous entend.

75

M. FRANÇOIS BOURQUE :

D'accord, merci. Madame, Messieurs les commissaires et, Madame la présidente, bonjour. Je tiens d'emblée à vous remercier de me recevoir et surtout d'avoir accepté de prolonger la période d'auditions des opinions.

80

Je viens aujourd'hui faire une présentation à titre de résident de Montréal. J'habite le quartier Centre-Sud et je travaille à Côte-des-Neiges.

J'ai été interpellé par le document Projet de Ville qui nous appelle à réfléchir aux questions d'urbanisme et de mobilité

85

Je suis venu ici pour vous parler d'une question en particulier, celle du transport actif dans la métropole. Plus précisément, j'aimerais que la planification prenne en compte l'aménagement de rues exclusivement réservées au transport actif.

Je propose donc que le Plan d'urbanisme et de mobilité prévoit minimalement une rue, voire un ensemble de rues, qui seraient dédiées uniquement au transport actif, c'est-à-dire sans voiture.

90

On pourrait retrouver de telles rues dédiées au transport actif pour un trajet dans l'axe nord-sud de la Ville et pour un trajet dans l'axe est-ouest. Cette proposition découle de ma propre expérience en tant que cycliste et en tant que piéton. Je travaille à dix kilomètres de chez moi et je traverse régulièrement la Ville à vélo.

95

Voilà maintenant plusieurs années que je pratique le transport actif tant pour me rendre au travail ou faire mes courses, ou pour pratiquer des activités et ce, toutes saisons confondues. Je me déplace essentiellement à vélo, à la course, il m'arrive parfois de prendre un *skateboard*.

100

D'abord, avoir effectué du transport actif pendant plusieurs années m'a amené à effectuer deux principaux constats qui touchent l'enjeu de la sécurité routière. Plus on va au nord de Montréal, plus la sécurité des personnes qui pratiquent le transport actif se dégrade.

105

Plus la température se refroidi, plus les automobilistes sont impatients à l'égard de ceux et celles qui prennent la route sans conduire une voiture.

À mon sens, dédier une rue au transport actif serait un moyen d'assurer la sécurité des usagers et usagères à l'année longue. En effet, la cohabitation entre les personnes qui pratiquent le transport actif et les automobilistes est très tendue.

110

Plus particulièrement selon le Plan local de déplacement 2020-2030 de l'arrondissement Ville-Marie, entre 2012 et 2017, plus d'une centaine d'accidents ont eu lieu à trois intersections qui sont situées à proximité de chez moi.

115

Lorsqu'on pratique le transport actif à vélo, nous sommes confrontés à deux choix : Aller dans la voie dédiée aux vélos ou aller sur la rue et cohabiter avec le transport motorisé.

Toutefois, bien que relativement sécuritaire, les pistes cyclables posent un risque à toute personne qui doit effectuer un virage à gauche à une intersection. Bon nombre de voitures ne laissent pas passer les cyclistes qui tournent à gauche.

120 Un autre problème rencontré par les cyclistes est le nombre important de conducteurs qui garent leur véhicule dans les pistes cyclables et qui se dédouane en utilisant leur quatre *flasheurs* juste pour un petit deux minutes.

125 En empiétant sur une piste cyclable, la présence d'un véhicule force les cyclistes à dévier de leur trajectoire et à aller dans la rue, parfois à contresens. Cela nous rend davantage vulnérables face aux voitures puisque celle-ci prêtent moins attention aux cyclistes vu la présence d'une piste cyclable.

130 Aussi, de façon générale, la présence des cyclistes, dans la rue, augmente le risque de se faire invectiver par les automobilistes. Puisque les cyclistes se trouvent alors dans un chemin qui pourrait ralentir un automobiliste, c'est ce qui arrive.

135 Pourtant, on se rappellera que dans le document Projet de Ville, il est mentionné que 74 % de l'espace de voirie est destiné prioritairement aux véhicules motorisés alors que ce n'est que 1 % de l'espace de voirie qui est consacré aux vélos.

140 Je pense que le partage de la route devrait se faire de façon plus équitable qu'il ne l'est présentement. Plusieurs feux de circulation sont synchronisés pour permettre une meilleure fluidité des déplacements motorisés.

145 Dans certaines circonstances, il arrive parfois même que des policiers soient déployés pour assurer la fluidité des déplacements motorisés. Par exemple, des policiers sont là pour permettre à un plus grand nombre de véhicules de circuler dans les rues principales, non loin de la rue Maisonneuve, où est-ce que j'habite, la fin de semaine.

À ce moment-là, les cyclistes qui empruntent la piste cyclable sur Maisonneuve se butent alors à des lumières rouges puisqu'à en juger par le travail des policiers la priorité est accordée uniquement aux véhicules.

150 Par ailleurs, à ma connaissance, seuls les feux de circulation de la piste cyclable de la rue Boyer sont synchronisés pour les déplacements à vélo et ce, uniquement aux heures de pointe.

155 Au contraire, sur pratiquement toutes la piste cyclable de la rue Rachel, les cyclistes doivent s'arrêter systématiquement à chaque lumière. Le REV présente également des problèmes au niveau de la synchronisation des lumières pour les vélos, au regard de la fluidité des déplacements.

160 En ce qui concerne le REV, je tiens également à mentionner que l'absence de constance dans la signalisation rend difficile sa compréhension autant pour les cyclistes que pour les automobilistes.

165 Enfin, dans un contexte de lutte et d'adaptation au changement climatique, il est important que les prochaines années soient consacrées à décarboniser nos transports. Les véhicules électriques sont un moyen de diminuer nos émissions de GES, mais ce n'est pas une panacée.

Le transport actif est donc le mode de transport qui a le moins d'impact sur les changements climatiques et la protection de la biodiversité. Aussi, selon Vélo Québec, à Montréal, 25 % des déplacements motorisés pourraient se faire à vélo.

170 Donc, je crois que mettre en place des rues dédiées au transport actif qui ne seraient pas accessibles aux voitures sauf dans certaines exceptions, c'est-à-dire pour le transport adapté, pour les véhicules d'urgence, pour les personnes à mobilité réduite, serait une occasion pour développer le sentiment de sécurité pour permettre aux résidents et résidentes de se déplacer de façon sécuritaire et d'adapter un mode de vie davantage sobre en carbone et ce, peu importe la

175 saison.

Cette approche serait une occasion de venir sécuriser et solidifier les axes de transport actif tout en donnant l'occasion aux personnes qui sont moins enclines à utiliser ce mode de transport, à l'utiliser, voire s'y initier.

180

Je propose également, pour en faire la promotion, l'invention d'une nouvelle pancarte :
Cédez le passage au transport actif, pour les rues qui croiseraient la rue dédiée au transport actif.

185 J'imagine que je rêve, mais je vois très bien ce genre de rue à être aménagée sur une rue
résidentielle davantage que sur une rue commerciale. Lorsque les rues commerciales sont
transformées en artère piétonne, il est difficile d'y circuler en utilisant un mode de transport actif
autre que la marche.

190 L'idée sous-jacente dans ma proposition consiste à permettre et à assurer la fluidité du
transport actif plutôt que d'être un lieu de rencontre.

195 Donc, si je peux résumer ma position, j'aimerais voir une rue ou un ensemble de rues sur
une vraie rue dédiée au transport actif sans voiture, sans stationnement qui laisse passer les
véhicules d'urgence et qui accommode ceux et celles qui en ont de besoin.

200 Quand j'étais jeune, on me parlait de voiture volante, maintenant j'ai grandi et j'aimerais ça
avoir des rues sans voiture pour le transport actif. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

205 Merci beaucoup, Monsieur Bourque. Des questions?

M. JACQUES INTERNOSCIA, commissaire ad hoc :

205 Oui. Bien, justement, pour revenir à vos propos de rues dédiées, il y d'autres personnes
qui nous ont parlé de ça. Dans leur cas, c'était beaucoup une question de capacité aussi. Par
exemple, sur Maisonneuve, à cause de la quantité, du volume de cyclistes qui arrivent.

210 Est-ce que pour vous, c'est aussi lié à la capacité ou vraiment plus une rue dédiée au
transport actif pour la sécurité ou le côté, comment je pourrais dire, l'agrément des usagers?

M. FRANÇOIS BOURQUE :

215 Pour moi, une rue transport actif ça sert aux personnes qui veulent se déplacer pour pratiquer leurs activités, faire leurs courses ou se rendre au travail.

220 Donc, en ce moment, il n'y a peut-être pas nécessairement assez de personnes qui se déplacent au moyen de transport actif, mais à mon avis, si on crée les infrastructures, on va être capable de créer un renversement de tendance et s'assurer qu'il y ait davantage de personnes qui puissent circuler sur ces rues-là.

225 Donc, moi, en ce moment, ce que je constate, ce n'est pas une immense affluence ou une immense achalandage sur les pistes cyclables que j'emprunte, mais je désire qu'il y ait davantage de personnes qui les utilisent.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

O.K.

230 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

M. PIERRE-CONSTANTIN CHARLES, commissaire ad hoc :

235 Vous avez parlé de la sécurité routière. Si je comprends bien, vous avez dit que c'est plus une réalité lorsqu'on se déplace au nord de Montréal. Est-ce que c'est exact?

M. FRANÇOIS BOURQUE :

240 Tout à fait.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

245 O.K. Et comment vous l'expliquer, ça, cette réalité-là et en termes de délimitation, ça commencerait où lorsque vous dites « au nord de Montréal »? Juste pour avoir une idée.

M. FRANÇOIS BOURQUE :

250 Les endroits où je me suis senti le moins en sécurité, c'était sur le chemin Rockland, sur Jean-Talon à la hauteur de métro Namur. Sinon, également sur la rue Papineau lorsqu'on essaie de traverser Décarie.

255 Donc, le nord de Montréal, je vous avoue que c'est une conception qui est floue, mais c'est un constat. Plus on s'éloigne des grands centres, plus le « tout à l'auto » domine et le sentiment de sécurité disons amoindri pour n'importe qui.

260 Également la course. Lorsqu'on essaie de courir, traverser une lumière, bien les autos nous voient arriver à la course et elles se disent que, bien, elles ont priorité car elles conduisent une voiture.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

265 C'est parce qu'il y a moins d'infrastructure pour le transport actif?

M. FRANÇOIS BOURQUE :

270 Tout à fait. En fait, ce n'est pas nécessairement une question d'infrastructure, mais c'est plus que les automobilistes ne sont pas courtois, donc ils ne laissent pas le « Cédez le passage » alors qu'ils devraient céder le passage.

Donc, à mon avis, si on les exclut de l'usage de la rue, on va diminuer les irritants et les risques de sécurité pour les personnes qui font du transport actif.

275 **LE COMMISSAIRE CHARLES :**

O.K., merci.

280 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Vous parlez de transport actif, puis des voitures et tout ça, vous ne parlez pas de l'intermodalité transport actif, transport en commun. Par exemple, entrer à vélo dans le métro ou dans un éventuel tramway, ou pour les piétons.

285 C'est comme si cette notion-là, vous ne l'abordez pas du tout.

M. FRANÇOIS BOURQUE :

290 C'est exact, je ne l'ai pas abordée, mais pour moi, moi, je fais quelque chose comme dix kilomètres à vélo, mais si on retourne aux études de Vélo Québec, 25 % des déplacements, je pense, peuvent se faire à vélo, puis je pense que c'est dans un rayon de cinq kilomètres.

295 Donc, à mon avis, la question intermodale ne se pose pas pour ces personnes-là, mais c'est vrai que pour les gens qui arrivent de l'extérieur de l'Île de Montréal, comment adresser cette question-là? Je ne sais pas.

Peut-être en ajoutant davantage de vélos Bixi, mais je n'avais pas réfléchi la question pour être bien honnête.

300 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

O.K.

305 **LA PRÉSIDENTE :**

Moi aussi, j'allais vous poser la question avec le transport en commun, mais on a aussi eu des demandes pour augmenter la période des Bixi et de pistes déneigées en priorité.

310 Je sais que vous voulez une rue, là, mais si c'étaient des rues, est-ce que ça devrait être prioritairement déneigées par rapport à d'autres pour le passage des vélos?

Ça se passe comment l'hiver à vélo?

315 **M. FRANÇOIS BOURQUE :**

Je pense que ces rues-là pourraient être déneigées prioritairement, mais si on enlève les voitures, si on tombe, on risque moins de se faire rouler dessus par un camion.

320 C'est sûr qu'il peut avoir des accidents avec d'autres cyclistes ou d'autres personnes qui courent ou qui occupent la voie publique, parce qu'on pense aussi à d'autres modes de transport. Il y a des personnes qui circulent à trottinette. J'ai d'ailleurs croisé une personne à trottinette en venant ici à vélo.

325 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais l'hiver, trottinette, je ne suis pas certaine que ce soit possible, là.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

330

Il y en a avec de grosses roues.

LA PRÉSIDENTE :

335

Oui, c'est ça.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

340

J'ai une autre question?

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

345

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Concernant la problématique du virage à gauche, il n'y en a pas beaucoup, mais j'ai vu à certains endroits des feux de signalisation pour vélo aussi. Est-ce que ça pourrait être une solution que sur certaines artères qu'il y ait un feu?

350

Parce que l'été, on peut voir la section qui est verte ou une différente signalisation au sol, mais l'hiver, si les feux de signalisation étaient verts pour les vélos et rouge pour les autres, est-ce que ça fait partie des solutions? Ou est-ce que vous avez d'autres solutions à proposer?

355

Ça, c'est sans compter les rues dédiées, là, la problématique de déplacement que vous avez dans les virages à gauche ou d'autres formes de problématiques de sécurité?

M. FRANÇOIS BOURQUE :

360

Oui. Sur la question des feux dédiés, mon expérience, c'est qu'il faudrait davantage sensibiliser les automobilistes à respecter les usagers/usagères de la route. Souvent, quand je suis sur la route, puis qu'il n'y a pas de piste cyclable, il y a des voitures qui vont me klaxonner, qui vont m'invectiver, puis qui vont me lancer des insultes.

365

Donc, à mon sens, un usager de la route qui est à vélo, a le droit autant qu'une voiture de tourner à gauche dans une rue.

370

Bien, pour répondre à la question, précisément sur les feux dédiés, je pense que c'est un peu trop compliqué, les feux dédiés parce qu'il y a trop de signalisation et ça devient difficile à comprendre pour tant les automobilistes que les personnes qui font du transport actif.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

375

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

380

Ça va? Bien, on vous remercie beaucoup, Monsieur Bourque et on va regarder les choses. Merci de votre intervention.

M. FRANÇOIS BOURQUE :

385

Merci.

M. HELMUT MITSCHUINIG
Swiss IMP

390

LA PRÉSIDENTE :

Et j'inviterais maintenant Helmut Mitschuinig. Je le savais, j'ai pratiqué et je savais que je me...

395

M. HELMUT MITSCHUINIG :

Excuse-moi, I don't speak French very well. I leave in Île Bizard, I am here to make a presentation for the overall transportation system, traffic system in Montreal which is something totally new.

400

It's call Urban Road Transportation. In other words, people transporter up in the air.

LA PRÉSIDENTE :

405

O.K. You can sit, Sir.

M. HELMUT MITSCHUINIG :

410

Thank you. Should I have more, I was told that there wasn't a lot of time here, so maybe I...

LA PRÉSIDENTE :

415

You have ten minutes to speak and after, we will ask you questions.

M. HELMUT MITSCHUINIG :

O.K. So, I have a couple of minutes to show the video?

420

LA PRÉSIDENTE :

Yes, yes.

425

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Of course, yes.

LA PRÉSIDENTE :

430

You have ten minutes.

(ÉCOUTE DE LA PRÉSENTATION VIDÉO)

435

M. HELMUT MITSCHUINIG :

(Propos inaudibles)

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

440

This is Île Bizard?

M. HELMUT MITSCHUINIG :

445

You can see?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Yes.

450

LA PRÉSIDENTE :

There.

455

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Yes, we have the... in front of us.

M. HELMUT MITSCHUINIG :

460

Oh, O.K.

(POURSUITE DE L'ÉCOUTE DE LA PRÉSENTATION VIDÉO)

465

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

C'est le premier vidéo?

M. HELMUT MITSCHUINIG :

470

It's the second one, yeah.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

475

We won't have any time left to present the subject.

LA PRÉSIDENTE :

Yes.

480

M. HELMUT MITSCHUINIG :

O.K. It's a short one.

485

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

(POURSUITE DE L'ÉCOUTE DE LA PRÉSENTATION VIDÉO)

490

LA PRÉSIDENTE :

You have two more minutes.

495

M. HELMUT MITSCHUINIG :

O.K. This one will be 45 seconds.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

500

What is it about, the same subject, Sir?

M. HELMUT MITSCHUINIG :

505

No. The other one. Yeah, that one, yeah. (*inaudible*), yeah.

Same subject, yes, but it is for transportation from the airport in London. If you saw on African (*inaudible*).

510 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

It's for you?

515 **M. HELMUT MITSCHUINIG :**

Also, 30 seconds, please.

(POURSUITE DE L'ÉCOUTE DE LA PRÉSENTATION VIDÉO)

520 **M. HELMUT MITSCHUINIG :**

525 As you can see, it is (*inaudible*) system, rope system is something which relief the traffic all over the world. There is no way that we can traffic congestion and if we ever want to be. The last one I'm showing here is because it would be for an extension from the REM at the airport to the railway in Dorval. CN aussi, whatever.

It is only a 900 metres... I believe, 900 metres stretch.

530 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

700.

M. HELMUT MITSCHUINIG :

535 700 metres? O.K. So, it would be very suitable extension for the REM to the railway station, number 1.

540 All the other ones which you have seen, it shows that around Montreal, it would be an addition to the REM and it could also be a self-sustaining system, let's say from Montreal to Pointe-aux-Trembles. Replacing the REM.

545 The transportation system can be adjusted to anywhere from 2 000 people up to 16 000 people per hour in the main traffic. Our system which was started in Paris, on October the 1st, it's a 17 km triangle system that goes around the Eiffel Tower and the transportation per hour is 16 000 people.

550 So, that's the main traffic problem they have in Paris. And they choose our system, now it's the first system in Paris. There's many systems around the world as you could see and first of all, it integrates self-sustaining, it's good for the environment, it very, very cheap than anything else in this world.

That is what I'd like to show today.

555 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

560 Thank you. Des questions?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

565 Are you aware that many years ago there was a proposal for such a system between Île Sainte-Hélène, the Jean-Drapeau Parc, Old Montreal and the Mountain? Were you involved in this?

M. HELMUT MITSCHUINIG :

570 I was not involved in that, no.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

575 No? O.K.

M. HELMUT MITSCHUINIG :

And what happened to it? Was it canceled, any idea?

580 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Obviously, nothing, but...

M. HELMUT MITSCHUINIG :

585 O.K.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

590 ...I don't know. It's been many years ago, but it looks a lot like what you are presenting to us now.

Is it competitive in terms of price or cost compared to the Tram or other ground transportation?

595

M. HELMUT MITSCHUINIG :

600 You will figure it's 1/3 of anything else to be constructed. It's one... it's less than half if you build *tunnel (ph.)* as an example.

It would be 1/3 of the price of the REM and if I think about the construction of the REM, the environment impact to construct it, I don't think it was very favorable to the environment because of all *concrete that needed (ph.)* to be done.

605 Secondly, all the maintenance which needs to be done over the years for transportation of it. I mean, these things are new to Montreal, we will only learn about it. If I look to Ottawa, the expense so far in Ottawa is not very, very well received by the public.

610 And, I think the REM is very, very similar to the Ottawa system. I am not here to criticize anything, don't get me wrong, I just want to show a new environment and friendly system which is very efficient and price wise very compatible.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

615 And are there any other project like that in Canada?

M. HELMUT MITSCHUINIG :

620 No.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

No?

625 **M. HELMUT MITSCHUINIG :**

No, that would be the first one.

630 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

And most of what you showed us on your presentation refer to project climbing mountains like you call it a ropeway, in English? A ropeway? Ropeway is climbing mountains like in Venezuela or Bolivia, or elsewhere, Croatia, I don't know.

635 So, in Montreal, it could be possible climbing the mountain?

M. HELMUT MITSCHUINIG :

Oh, absolutely, yes.

640

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

645 But then, you mentioned going to Pointe-aux-Trembles. Then, it would be something affecting the view, you know? It would be much higher than the building that the houses in the borrows of Montreal?

M. HELMUT MITSCHUINIG :

650 But, I don't think that we could go higher than 50 feet anyway except if there is an obstruction around here.

You don't necessarily need to go high, high, because of the mountain, you go ups steeply, however, if you go out to Tremblant, the heights maybe, I just guesstimating right now...

655 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Yes, but in Rosemont, let's say in Rosemont or Plateau-Mont-Royal, it would be lower than the summit, the top of the houses or higher? In terms of hiding the view? Would it be visual pollution? No?

660

M. HELMUT MITSCHUINIG :

No. Absolutely not, no. Because first of all, it is very small, visually thinking about it. It's not like a REM where you have huge construction problems with it, you just have cables basically.

665

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

The tower has to be high because between the...

670

M. HELMUT MITSCHUINIG :

Absolutely, yes. The *construction (ph.)* of the existing building would be considered in the construction of it.

675

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Des questions?

LA PRÉSIDENTE :

680

Non.

M. HELMUT MITSCHUINIG :

685

We can go along the major routes over the mountains, or we can go in between of them.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Did you made a presentation to the authority responsible for transportation planning, the one studying now the replacement for the REM for Eastern part of Montreal?

690

M. HELMUT MITSCHUINIG :

Not yet, but I have an appointment next week.

695

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

O.K. Well, good luck.

Je n'ai pas d'autres questions.

700

LA PRÉSIDENTE :

Thank you, Sir.

705

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Thank you very much.

710

M. HELMUT MITSCHUINIG :

Thank you very much.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

715

It could be useful to us if you could present the document before the end of this month because we have nothing. We would have the videos, but you don't have anything you could present to us, in terms of details and cost or?

720

M. HELMUT MITSCHUINIG :

French or English?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

725

This is a commercial review. O.K., why not?

LA PRÉSIDENTE :

730

O.K. Thank you.

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN
M. ÉTIENNE FOURNIER
Mme LAURIE DESCHÊNES
Classe universitaire de l'UQAM

735

LA PRÉSIDENTE :

740

Et là, j'inviterais Alexie Gagné-Fortin, Étienne Fournier et Laurie Deschênes, s'il vous plaît. Je vous rappelle la consigne. Bonsoir. Alors, dix minutes de présentation suivis de dix minutes d'échanges. Ça vous va?

745 Alors voilà, on commence.

M. ÉTIENNE FOURNIER :

750 Alors, bonjour. Nous sommes un groupe d'étudiants et d'étudiantes au bac en urbaniste à l'Université de l'UQAM. Aujourd'hui, on est venus vous parler du train de banlieue de la grande région de Montréal et de propositions pour en bonifier le service.

755 Alors, notre travail porte sur trois grands thèmes qui sont la fréquence des passages et la desserte des trains de banlieue, l'électrification du réseau et la densification des secteurs adjacents aux gares dans une vision de type TOD.

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

760 Actuellement, les trains de banlieue ne sont pas suffisamment attrayants...

LA PRÉSIDENTE :

Il va falloir parler plus près du micro parce que c'est enregistré.

765 **Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :**

Oh, Mon Dieu, pardon. Je suis désolée. Est-ce qu'on m'entend bien, là?

LA PRÉSIDENTE :

770 Oui, ça va.

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

775 Actuellement, le train de banlieue n'est pas suffisamment attrayant pour les citoyens. Ce manque d'intérêt s'explique par le fait que la fréquence de passage est limitée par le partage des rails.

780 En effet, au Québec, la majorité des voies ferrées appartiennent au CP et au CN. De ce fait, le train de banlieue n'a pas la priorité sur le réseau à l'exception des trois tronçons qui sont encadrés en noir.

785 Par ailleurs, il est important de mentionner que plusieurs rails sont surchargés par les trains de marchandise ce qui crée des goulots d'étranglement surtout sur la ligne Dorion.

Par ailleurs, avec l'arrivée du REM, on croit que celui-ci va faire concurrence avec la ligne Dorion sur cinq gares. Et aussi, en ce moment, il bloque l'accès au train de Mascouche et engendre un grand détour de 30 minutes.

790 Suite à ces observations, nous proposons trois recommandations qui permettraient d'optimiser le réseau du train de banlieue.

795 La première serait d'élargir le réseau de banlieue afin de desservir davantage de citoyens. En deuxième, on proposerait de doubler les voies afin d'assurer une fluidité et une rapidité de la desserte. Et troisièmement, augmenter la fréquence des trains sur les rails.

LA PRÉSIDENTE :

800 Les trains de passagers?

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

Oui.

Mme LAURIE DESCHÊNES :

805

Un élément incontournable concernant l'amélioration du réseau de trains de banlieue, c'est l'électrification de celui-ci.

810

Présentement, le réseau est constitué de cinq lignes, aucune d'entre elle n'est électrifiée. Il y a eu la ligne de Deux-Montagnes qui est électrifiée en 1992. Par contre, en 2020, elle a été fermée pour laisser place au REM.

815

L'électrification de celle-ci avait eu d'importantes retombées positives notamment l'augmentation considérable de passagers, par jour.

820

La décarbonisation du transport ferroviaire est, selon nous, assez faisable dans un avenir rapproché considérant que la RTM a préalablement fait l'acquisition de locomotives bimodes en 2008.

825

Ça correspond à un investissement de 270 millions de dollars, soit le double du prix des locomotives diésels. Tout ça pour quoi? Pour qu'encore aujourd'hui, 14 ans plus tard, ces mêmes locomotives soient utilisées uniquement au diésel.

Alors, je me demande pourquoi on n'utiliserait pas le matériel qu'on a présentement avant qu'il soit désuet.

830

Un autre élément majeur à prendre en considération est l'adoption de la Loi Zéro émission au Canada qui va interdire la vente de voiture à essence d'ici, en fait, à partir de 2035. Si on veut bonifier le réseau ferroviaire, c'est incohérent d'offrir un transport en commun qui n'utilise pas d'énergie verte, en fait.

Pourquoi les gens prendraient le transport en commun s'ils ont accès à un mode de transport plus rapide, plus fluide et plus écologique? La demande pourrait être affectée, donc les gens pourraient décider de diminuer l'usage du transport en commun.

835 Il y a trois options qui s'offrent à nous pour l'instant, pour électrifier l'ensemble des voies progressivement. Soit par le moyen de caténaire, donc des structures en air qu'on voit ici. Soit par un troisième rail électrique, donc soit au centre des rails existantes ou soit à l'extérieur.

840 Sinon, une solution alternative provisoire pourrait être l'utilisation du bimode soit à l'électricité et au diesel. L'électrification engendre de nombreux avantages plus particulièrement au niveau écologique.

845 Donc, les trains au diesel émettent énormément de gaz à effet de serre et de carbone. En guise de comparaison, les trains électriques produisent entre 19 et 33 % moins d'émission que les trains au diesel.

Au niveau économique, il y aurait une baisse importante des coûts liés à l'entretien à long terme aussi, avec l'augmentation du prix du diesel, ça ne peut être qu'avantageux.

850 De plus, il y a la vitesse qui serait augmentée de 4 à 14 % notamment dû à l'augmentation de la vitesse de freinage et d'accélération de la locomotive. Et c'est sans compter les bienfaits sur la qualité de vie notamment autour des gares, sur la qualité de l'air, le bruit, vibrations, et cetera.

M. ÉTIENNE FOURNIER :

855 Notre dernière proposition consiste en la densification des secteurs adjacents aux gares dans une vision de type TOD. Je tiens à rappeler l'importance de considérer le réseau de trains de banlieue dans son milieu d'implantation.

860 Donc, la proposition vise essentiellement à favoriser la création de milieux de vie plus denses, mixtes, écologiques et axés sur le transport en commun. Et à améliorer l'accès et l'intermodalité avec la marche et le vélo, des gares.

865 Dans le cadre de la Réflexion 2050, on se penche plus particulièrement sur la Ville de
Montréal, mais nos mesures pourraient s'appliquer, éventuellement, ailleurs sur le réseau en
tenant compte, bien évidemment, des caractéristiques particulières de chacun des quartiers.

870 Actuellement, les gares de trains de banlieue se retrouvent souvent dans des zones
enclavées soit dans des secteurs industriels et d'emplois ou comme sur les deux exemples ici, sur
de vastes terrains éloignés des habitations et des centres d'activités.

875 Cet aménagement limite largement l'accès à la marche et au vélo à la gare. De plus, la
présence de vastes stationnements incitatifs gratuits aux abords des trains de banlieue renforce le
mode de vie tout à l'auto des banlieue.

Dans une optique où le train de banlieue deviendrait un réel réseau structurant et efficace,
il serait donc possible de développer des quartiers autour de celui-ci.

880 Notre proposition s'articule donc autour du principe de TOD. Ce concept-là vise
essentiellement à orienter le développement urbain sur les transports en commun, mais il
présente aussi l'importance de la mixité de usages, de la marchabilité, de la diversité du bâti et de
l'implantation d'équipement collectif rassembleur dans les développements de quartier.

885 Un exemple, à Montréal, serait celui du quartier du Triangle dans Côte-des-Neiges. Ce
projet de redéveloppement autour de la station de métro Namur présente plusieurs qualités qui en
font un plutôt bon exemple.

890 Par contre, certains groupes communautaires ont toutefois soulevé le manque de
logements sociaux et abordables dans le projet. Alors, ces critiques doivent évidemment être
prises en compte dans l'élaboration de futurs projets.

À terme, la densification aux abords des trains de banlieue pourrait permettre d'accroître l'offre de logements, de favoriser la mobilité active et de réellement intégrer le train de banlieue dans le tissu urbain tout en limitant l'étalement et la dépendance à l'auto solo.

895

Par contre, ce projet doit aller de pair avec le développement des réseaux de transport en commun locaux et des réseaux cyclables. En réduisant l'offre de stationnements incitatifs pour créer des quartiers et en les tarifant, le projet pourrait aussi favoriser l'utilisation de d'autres modes de déplacement plus écologiques et soutenables.

900

LA PRÉSIDENTE :

Il vous reste deux minutes.

905

M. ÉTIENNE FOURNIER :

Oui. C'est presque terminé.

910

Donc, il pourrait permettre l'utilisation de d'autres modes de déplacement plus écologiques et soutenables à l'intérieur des quartiers périphériques.

915

Alors enfin, les efforts d'amélioration de la desserte de trains de banlieue, l'électrification du réseau et la densification, et la création de quartiers attrayants autour des gares de trains de banlieue pourraient, à terme, permettre d'accroître la part modale et l'attractivité de ce réseau existant, en banlieue, pour desservir les banlieues, mais aussi le cœur de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Des questions?

920

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Oui. Vous êtes le seul groupe de l'UQAM qui ne nous parle pas de tramways.

925 Vous parliez tout à l'heure de dédoubler les voies sur la ligne de Vaudreuil-Dorion ou de Hudson, mais ce sont les voies principales du CN et c'est enclavé. Comment est-ce que vous pourriez faire ça?

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

930 Bien, on a rencontré un expert en train et nous, on a regardé avec lui et vraiment, lui, il disait qu'il y avait l'espace, que ça pourrait se faire.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

935 O.K., êtes-vous allés?

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

940 Nous, on s'est basés sur ses...

Mme LAURIE DESCHÊNES :

945 Bien, visuellement aussi, il y a de la place sur certains tronçons, en particulier, de mettre une voie supplémentaire.

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

950 Supplémentaire, oui.

Mme LAURIE DESCHÊNES :

Ce sont nos observations.

955 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Il y a à peu près huit voies de large, il y en a trois du CN, trois du CP et il y a des gares de triage autour. Bien, en tout cas, peut-être. Je ne sais pas.

960 **Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :**

Nous, justement, on s'est référés à notre expert qui nous a dit que c'était possible, donc...

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

965

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

970

Oui, j'avais une question et je la cherche, je m'excuse.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Tantôt, vous avez parlé du... oh, tu avais une question?

975

LE COMMISSAIRE CHARLES :

En fait, c'est en attendant que vous trouviez votre question.

980 Comment vous voyez la cohabitation entre les trains de banlieue et bien sûr, CN, CP pour pouvoir revamper, remettre les trains de banlieue?

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

985 Bien sûr qu'en ce moment, le réseau est surchargé par les trains de marchandise, donc ce qu'on espérait avec le dédoublement des voies, c'est que ce seraient des voies qui seraient réservées aux trains de passagers.

990 Sinon, je ne sais pas si c'est possible, mais peut-être de faire une entente avec le CN ou le CP pour avoir comme l'exclusivité des voies, au moins à l'heure de pointe, pour qu'elles soient comme utilisées.

995 Parce qu'en ce moment, c'est ça le problème, c'est qu'on n'a pas assez de trains qui passent et c'est ça.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Parce que la priorité est...

1000 **Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :**

...est pour les trains de marchandise, oui.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1005 C'est ça.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1010 Puis à l'heure de pointe, c'est ça qui fait que la ligne Vaudreuil-Dorion fonctionne à l'heure de pointe du matin et de l'après-midi, puis il n'y a rien entre? Parce que ce sont de grands convois de marchandises qui approvisionnent le Port de Montréal, entre autres.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1015 Oui.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1020 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1025 Moi, je comprends qu'il faut dépanner le monde autrement que par l'automobile pour entrer à Montréal. Je comprends l'idée des TOD aussi, mais je ne suis pas certaine parce que vous dites que ça contre l'étalement urbain. Je ne suis pas sûre, moi.

 Vous ne m'avez pas convaincue.

1030 **M. ÉTIENNE FOURNIER :**

 O.K. Bien, en fait, en densifiant autour des stations de trains, on permet de créer des quartiers, ce sont des zones qui sont déjà urbanisées, mais qui ne sont pas optimisées.

1035 Fait que quand un quartier est dense, qui permet la marche, le vélo, et cetera, on crée vraiment un réel milieu de vie intéressant sans étaler.

1040 C'est présentement la configuration actuelle des gares de trains de banlieue qui, pour se rendre à la gare, il faut presque obligatoirement avoir une voiture pour s'y rendre.

Donc, c'est cette configuration qui, présentement, est problématique.

LA PRÉSIDENTE :

1045 O.K. C'est juste que... bon, l'Assomption, ce n'est pas si loin de Montréal, là, mais c'est parce qu'un moment donné, si on densifie beaucoup l'Assomption, je donne un exemple, parce que c'est un des exemples que vous aviez, au détriment d'une densification montréalaise, on va se retrouver à aller plus loin que l'Assomption, puis avoir la même demande.

1050 Vous comprenez? J'ai de la misère à comprendre votre explication.

M. ÉTIENNE FOURNIER :

1055 En fait, c'est qu'il y a aussi plusieurs gares, comme j'ai montré l'exemple de Pointe-aux-Trembles, mais il y a plusieurs gares qui se trouvent aussi sur le territoire de l'Île de Montréal qui pourraient être densifiées.

LA PRÉSIDENTE :

1060 O.K.

M. ÉTIENNE FOURNIER :

1065 Et puis l'idée, ce n'est pas d'étaler et non plus de retirer des terres agricoles ou des forêts, c'est de vraiment réutiliser, puis d'optimiser l'utilisation du territoire, même en banlieue.

Mme LAURIE DESCHÊNES :

1070 C'est que ces gens-là prennent le train, mais partent de très loin, en voiture, pour se
rendre à une gare, peu importe. Donc, d'en avoir une près, d'y avoir accès, elles sont déjà
installées, ça ne fait pas de l'étalement urbain, elles y sont déjà, on diminue juste l'utilisation de la
voiture pour se rendre à Montréal.

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

1075 D'ailleurs, les gares qu'on a décidé de mettre sont proches, en fait, qui sont denses pour
des banlieues et comme Laurie le mentionnait, il y a déjà beaucoup de gens qui se dirigent dans
ces banlieues-là juste pour utiliser le train.

1080 Fait que si on ajoute juste une gare là, ça va juste limiter le transport en voiture, là.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1085 Vous avez soulevé, avec raison, le quartier le Triangle qui est un nouveau quartier et c'est
un quartier où, effectivement, les groupes communautaires l'ont beaucoup dénoncé, il y a très peu
de logements sociaux.

1090 Comment vous voyez le développement de ces quartiers autour des gares? Est-ce que ce
sont des quartier comme le Triangle qu'on va reproduire et qui pourrait être juste destiné à des
familles de classe moyenne? Comment vous envisagez l'implantation de ces nouveaux quartiers
là autour des gares?

M. ÉTIENNE FOURNIER :

1095 Oui, bien, c'est très important parce que c'est un des trucs qui leur a été reproché, puis aussi, c'est important dans la création d'un quartier d'assurer une mixité sociale, puis une diversité de types de logements.

1100 En fait, ça pourrait passer par le cadre réglementaire, voilà. Non, dans l'idéal, il ne faudrait pas que ce soit que des quartiers pour les personnes favorisées qui se développent autour des gares.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1105 Tout à fait.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1110 Pour compléter son point. Vous parlez du Triangle, mais juste à l'ouest de la gare Namur, de l'autre côté de Décarie, il y a le quartier Hippodrome qui est en planification actuellement avec au-delà de 6 000 logements et qui va respecter la norme 20/20/20.

1115 Alors, c'est juste en face et qui va être relié au métro Namur, soit par passerelle ou autrement, mais le développement a commencé dernièrement, il y a déjà des projets en construction.

M. ÉTIENNE FOURNIER :

1120 Mais l'idée, c'était surtout de prendre un projet qui était déjà terminé et qu'on pouvait comme réellement voir les effets que ça a eus dans le quartier.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

O.K., c'est bon.

1125

M. ÉTIENNE FOURNIER :

Mais oui, ce serait un projet intéressant à suivre aussi.

1130

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1135

D'autres questions?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1140

Non, merci.

LA PRÉSIDENTE :

C'est bon? Bien, je vous remercie beaucoup.

1145

M. ÉTIENNE FOURNIER :

Merci.

1150 **Mme LAURIE DESCHÊNES :**

Merci.

1155 **Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1160 On doit vous dire qu'on a apprécié particulièrement l'écriture.

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

Ah, merci.

1165

M. ÉTIENNE FOURNIER :

Merci.

1170 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

1175

M. DANIEL CHARTIER

Citoyen

1180

LA PRÉSIDENTE :

Et maintenant, j'inviterais monsieur Daniel Chartier. Bonsoir, Monsieur Chartier. Je vous rappelle la consigne, dix minutes de présentation, dix d'échanges, questions. C'est bon?

1185

M. DANIEL CHARTIER :

Bonjour. Mon thème c'est de consolider Montréal ou retisser Montréal en respectant et en mettant soigneusement en valeur son ADN.

1190

Pour ça, il faut d'abord comprendre les singularités de Montréal. Comprendre c'est quoi l'essence de la Ville, l'essence des quartiers et les mettre en valeur, mais aussi, il faut s'arranger pour ne pas détisser, dévitaliser ses éléments de caractéristiques.

1195

C'est-à-dire que souvent on vient faire des gestes ponctuels, planter des arbres ici ou là, ou faire des gestes à courte vue pour dire « oui, on a densifié ou on a... », mais là, on perd les grandes perspectives, on perd le sens du patrimoine, on perd les choses.

1200

Un moment donné, je parlais avec André Lavallée qui m'avait appelé pour me demander de promettre solennellement de me battre pour les paysages. J'ai dit « O.K., oui. », mais c'est ça, c'est l'idée de dire comment on fait pour garder ce qui est important en termes de paysages, en termes de patrimoine.

Et ce qui est extraordinairement important, à Montréal, c'est toute l'espèce d'image de marque formée par le mont Royal, le centre-ville, le Vieux-Montréal, le Vieux-Port, le fleuve et Jean-Drapeau.

1205 Il y a eu de multitudes de consultation sur chacun de ces lieux-là, c'est vraiment, si on faisait la totale de ça, ça serait extraordinaire. D'ailleurs, il y a eu un mémoire, l'OCPM a fait un document spécial sur juste le mont Royal, mais je ne m'étendrai pas là-dessus, mais à quelque part, c'est cette composition-là.

1210 Il y a quelques années, la Ville de Montréal a essayé de faire reconnaître le parc du Mont-Royal, le mont Royal par l'UNESCO comme site du patrimoine mondial et ça n'a pas marché. Puis, on a fait appel à une experte américaine, là, Patricia O'Donnell qui a donné l'exemple de Rio qui avait essayé de faire reconnaître sa montagne et ils ont dit « non, non, non ».

1215 Finalement, ils ont trouvé une nouvelle stratégie, c'est-à-dire l'île, la mer, la plage de Copacabana, le centre-ville, le Corcovado et en haut. Donc, c'est cette image de marque là qui est...

1220 Et d'ailleurs, il faut voir la quantité de cartes postales, à Montréal, qui concerne... soit vue du mont Royal vers le fleuve, soit du fleuve, des îles vers le mont Royal. Toute cette forme-là.

Donc, à quelque part, quand on voit les développeurs dire « oui, mais il faut réinventer Montréal... », c'est correct, il faut le consolider, le retisser, mais à quelque part, il ne faut pas dénaturer cet ensemble-là.

1225 Et à quelque part, ça, ça doit être reconnu non seulement par Montréal, par la CMM, par le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada et ultimement, par l'UNESCO. Ça devrait être un des grands objectifs parce que ça ne se fera pas en cinq minutes faire une telle reconnaissance internationale, mais c'est quelque chose qui est hyper important.

1230 Pour passer à l'autre aspect. Là, on était dans ce qui est extraordinaire déjà et là, c'est ce qui est détricoté et qu'il faut retricoter.

1235 Là, je parlais de développer l'accessibilité physique et visuelle au fleuve, mais surtout, il faut comme retisser l'Est de Montréal. L'Est de Montréal a été blessée à de multiples occasions par la création d'autoroutes, la création de transport, le port de Montréal qui est venu détruire une partie de Longue-Pointe, le deuxième plus vieux quartier de Montréal, lieu de colonisation.

1240 Et à quelque part, cette déstructuration là des quartiers et en plus, cette création de tranchées quasiment impossibles à traverser ou très difficilement traversable, puis en plus, il y a des échangeurs autoroutiers à plusieurs endroits qui accentuent ces barrières insensées.

1245 Donc, il faut retisser, c'est prioritaire, si on veut revitaliser l'Est, il faut faire disparaître ces barrières-là et comment? C'est en les retissant, puis ce n'est pas en rajoutant de nouveaux modes brutaux qui vont venir rajouter à la victimisation de l'Est.

1250 Donc, il y a cette transformation-là, donc les échangeurs ne doivent plus être des échangeurs qui favorisent la vitesse, mais doivent être des échangeurs, des carrefours. Il faut que l'Est ait le droit aussi à des carrefours qui ont de l'allure.

1255 On a toute la signalisation autoroutière envoie les touristes passer par l'échangeur Sherbrooke, ça devrait être la porte de l'Est. C'est là que les gens arrivent : la 25, la 20, la 40; tout le monde est envoyé là pour aller au centre-ville.

1260 Et, on a réaménagé ça de façon ignoble, il y a quelques années, sans respect même que c'est encore plus dangereux pour les cyclistes, mais tout ça pour dire que ça n'a pas de sens cette espèce de façon d'agir du MTQ, puis de la Ville de Montréal par rapport à l'Est. On n'aurait jamais fait ça ailleurs.

1265 Deuxièmement, transformer en profondeur les interfaces entre le port de Montréal et le voisinage. Je ne parle pas de dévitaliser le port. Le port est un actif important, mais en 2011, il promettait « on va avoir des pôles d'interprétation », il y avait tout un document et tout ça, c'est resté lettre morte, ce sont juste des promesses.

1265 Nous, ce qu'on a droit, c'est d'avoir de petites plantations ici ou là, t'sé, c'est de l'ordre de
« on va mettre un dix millièmme des budgets pour faire assemblant qu'on a fait quelque chose pour
l'Est ».

1270 Non, mais c'est vraiment profondément insultant, on ne parle pas d'un centième ou d'un
millièmme, on est dans les ordre d'un dix millièmme ou moins, là, t'sé. Eux autres, ils ont quasiment
un milliard pour réorganiser le port. C'est à coup de cinquantaine de millions à chaque fois, puis
« on va mettre quelques milles pour faire une job ».

1275 Donc, à quelque part, il faut que ce soit repensé, qu'il y ait de vrais pôles d'interprétation,
qu'il y ait des bâtiments qui ont du bon sens, qu'il y ait des interfaces. On va changer les clôtures à
mailles de chaîne pour des clôtures Omega.

1280 Ce n'est pas une vraie requalification des interfaces avec le voisinage. Il faut qu'il y ait un
travail de fond incluant des œuvres importantes. On avait, un moment donné, parlé de monsieur
Derouin qui est natif du quartier, de Mercier-Est, qui est natif de Longue-Pointe qui a fait des
œuvres extraordinaires qui a été approché, qui serait intéressé de faire quelque chose.

1285 Mais là, « Eille, pourquoi faire des œuvres importantes dans l'Est? On va se contenter de
faire de petites affaires ». C'est ça qui est profondément enrageant, il faut qu'il y ait de vrais
gestes.

1290 Finalement, dans ce volet-là, la Promenade-Bellerive, c'est l'accès au fleuve. Fait que t'sé,
on parle d'un accès au fleuve pour plusieurs centaines de milliers de personnes, c'est quasiment
un demi-million de personnes pour qui, cet accès au fleuve... et, c'est un accès au fleuve que tu
peux aller au bord du fleuve.

1295

Tandis que le Vieux-Port, tu le regardes; l'autre, c'est l'Île Sainte-Hélène, les îles et l'Expo, où est-ce qu'il y a vraiment un accès, mais la Promenade-Bellerive, il y a un potentiel, mais tout ça est traité comme « ah, l'arrondissement de Ville Centrale ne sont pas capables de s'entendre sur les façons de faire ».

1300

Il faut qu'il y ait un travail concerté avec le port... je le sais, deux minutes onze. Fait que c'est ça, il faut qu'il y ait cette consolidation-là, un travail vraiment concerté, très serré.

1305

Et je vais finir avec les enjeux de REM de l'Est parce que j'ai été, je fais un mémoire à titre personnel, mais j'ai été quand même membre du Collectif en environnement Mercier-Est, je suis vice-président et celui qui parle, qui est porte-parole sur les enjeux de transport collectif.

1310

Et tout le REM de l'Est, on essaie de nous l'imposer de façon brutale et là, il y a une nouvelle version qui est le REM, Yaccarini-Savard, et qui reprend, c'est la même chose, donc avec un REM souterrain, mais un REM souterrain, c'est un tunnel plus gros que le métro, c'est juste que les stations sont plus petites.

1315

Donc, on a le cinquième de la capacité pour un coût légèrement inférieur. Donc, ça ne vaut pas la peine. Pourquoi créer de la classe sardine dans l'Est avec des impacts visuels dans la partie est entre l'Assomption et le Bout-de-l'Île? C'est inadmissible.

1320

Donc, à quelque part, il faut dire non à ça et il faut qu'il y ait des analyses qui incluent le tramway, puis d'ailleurs, ça avait été promis par la CAQ, par le PQ et la Ville de Montréal dans le projet de modernisation.

On a besoin de projets d'envergure, il faut que ce soit fait de façon très volontariste et très respectueuse des citoyens.

1325 Et je finis avec une espèce de liste de mon vade-mecum, c'est-à-dire que depuis des années je sou mets des mémoires à titre personnel ou avec des organisations et j'arrive, c'est-à-dire, bien, je me disais, je ne peux pas développer chacun de ces sujets-là, je fais une espèce de synthèse. Donc, j'ai essayé de faire la synthèse pour que les gens puissent consulter les différents documents.

1330 Mais, pour revenir au début, l'important c'est de comprendre l'essence de ce qui est Montréal, retisser Montréal, puis que les transports collectifs soient au service de cette façon de tisser et non accentué les brisures actuelles.

LA PRÉSIDENTE :

1335 Vous avez dit votre dernier mot. Merci beaucoup, Monsieur Chartier. Des questions, qui commence?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Vous parlez de repenser l'accès visuel ou créer des...

1340 **M. DANIEL CHARTIER :**

Répétez, s'il vous plaît?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1345 Repenser l'accès visuel au fleuve, repenser via des interfaces. Vous, vous suggérez quoi? Parce que ça fait 30 ans ou peut-être même plus qu'on parle de ça, même au niveau du Parc Bellerive de donner meilleur accès au fleuve aux citoyens.

1350 Mais, vous suggérez quoi comme approche, comme solutions?

M. DANIEL CHARTIER :

1355 Bien, il y avait eu un plan directeur, dans les années '80, fin des années '80-2000, il y a toute une analyse qui a été faite avec la Ville avant qu'elle soit des fusions sur l'ensemble du territoire.

1360 Mais ensuite, c'est devenu la Ville-Centrale qui s'occupe de la Promenade-Bellerive et l'arrondissement s'occupe des terrains à côté et le port fait sa job de chaque côté. Et les trois ne se parlent pas et quand on dit à l'arrondissement « Pouvez-vous pousser pour le port, mettre des installations d'interprétation sur ses territoires? – Ah, bien, là, ça, nous autres, on ne peut pas demander ça... ».

Eille, ils ont huit cents millions, ils peuvent faire quelque chose.

1365 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Mais vous, personnellement, est-ce que vous aviez des idées? On a d'autres personnes qui nous ont présenté même des projets de navettes vers les îles et toutes sortes de systèmes.

1370 **M. DANIEL CHARTIER :**

Oui, mais effectivement, ça fait partie de ça. C'est que la Promenade-Bellerive, en soi, elle n'est pas capable de répondre à la demande du demi-million de personnes.

1375 Donc, c'est comme la porte pour aller vers les îles qui sont dans le fleuve, vers l'archipel, mais il faut qu'il y ait une mise en scène. Moi, je plaide pour la question des notions de corridors visuels vers le fleuve.

1380 Là, ce qu'on fait depuis une décennie, c'est qu'on rajoute des bricoles ici et là qui cachent toujours plus les vues vers le fleuve et qui rendent l'accès au fleuve encore plus compliqué, encore moins agréable, il faut descendre, en tout cas, des affaires qui n'ont pas d'allure.

Mais, ce n'est pas à l'échelle alors qu'à Québec, ils ont fait une vraie job. Nous autres, on a comme le droit juste à un travail d'amateurs ou de seconde art. Ça prend un vrai travail de concertation entre la Ville...

1385

Il faut que ça devienne une priorité, qu'on dise que retisser l'Est « bien, allons-y gaiement », mais faisons de vrais projets ensemble plutôt que de dire « ah, bien là, on va mettre une petite job vite, là, on n'a pas le temps de se concerter ».

1390

Puis c'est trop compliqué de demander au gouvernement du Québec si on peut couper quelques arbres ou si au gouvernement fédéral, telle chose.

1395

Il faut que ce soit fait dans les règles de l'art, faut pas qu'on passe comme... moi, j'ai travaillé pendant 23 ans sur le mont Royal, je suis habitué à travailler sur des (*inaudible*) en concertation, il faut qu'il y ait une concertation majeure.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1400

Alors, j'entends bien et nous entendons bien votre coup de cœur par rapport à l'est et vous n'êtes pas le seul d'ailleurs à nous en parler.

1405

Mais, dans le cadre du PUM, comment pensez-vous qu'on pourrait arriver à remédier à la dualité entre l'Est de Montréal, l'ouest de Montréal, le centre-ville? Comment développer un regard global lorsqu'on est en train de penser le PUM?

Comment penser un regard global où on ne serait plus à nommer l'Est, centre-ville ou d'autres quartiers, vraiment penser Montréal? Est-ce utopique? Est-ce quelque chose qu'on peut remédier? Est-ce qu'on peut corriger cette situation s'il y a situation à corriger?

1410 **M. DANIEL CHARTIER :**

C'est parce que l'Est est tellement vaste, comme disait monsieur Lavallée, dans le temps, il disait : « *L'Est est plus grand que Barcelone.* »

1415 Puis, il y a d'immenses territoires en jachères à réinventer. Le problème c'est qu'on vient nous faire des entrepôts d'Amazon ou des Costco; ce n'est pas ça qui va changer le paradigme actuel.

1420 C'est d'abord de retisser, je reviens, il y a des pôles, on a un métro qui fonctionne très bien, il devrait y avoir un système de tramways aussi ou possiblement des prolongements de d'autres lignes de métro, ou des interconnexions.

1425 Mais, il faut qu'il y ait un système de transport collectif de très grande qualité. Monsieur Lefebvre est venu présenter les enjeux, un scénario de tramways. C'est à la RTM de regarder comment arrimer Tram/train/tramway, et cetera.

1430 Mais, c'est sûr que 2050, il va y avoir des tramways à Montréal, puis il va avoir un axe qui va partir de Lachine pour se rendre dans l'Est. Là, de savoir c'est quoi qui est prioritaire, un premier, deuxième, troisième? Ce n'est pas à nous autres à le déterminer, mais cette vision d'un transport collectif structurant est...

1435 Mais là, ils nous arrivaient tout le temps avec le REM « oui, mais c'est le REM qui est la clé pour avoir quelque chose... », c'est ça, il faut se faire dévitaliser, nous autres, pour que les développeurs puissent développer leur territoire.

1440

Alors que qu'est-ce qu'il faut, c'est qu'il y ait un travail en concertation avec les quartiers. Là, ce qu'on fait c'est qu'on dévitalise les quartiers et en disant « oui, mais ce n'est pas grave, vous autres, on va vous scrapper, on est habitués de vous scrapper, vous êtes habitués de vous faire passer dessus, on va continuer. Puis là, on va faire quelque chose de beau à Pointe-aux-Trembles ».

1445

Bien oui, mais là, ça n'a pas d'allure, ça. Il faut qu'il y ait un travail respectueux des populations et un retissage. Entre le métro Radisson et le métro Honoré-Beaugrand, là, ce sont deux pôles. Radisson, c'est le grand pôle intermodale de transport de la couronne de l'Est, puis Honoré-Beaugrand, tout ça doit être repensé que ça devienne un pôle.

1450

Et là, on n'est pas dans les petites maisons. Là, ce qu'on fait actuellement, on envoyait tout le monde dans les petites maisons dans le coin d'Honoré-Beaugrand, ça n'a pas de bon sens, ce sont de petites maisons.

1455

À Radisson, tu es sur le bord de l'autoroute, là, donc tu peux faire des choses à assez haute densité, mais une qualité, là. Là, ce qu'on a fait, il y a quelques années, on a dépensé une cinquantaine de millions, en tout cas, bien...c'est l'accès au port, là, mais on a dépensé des millions pour faire des cochonneries.

1460

C'est ça qui est malheureux. Je veux dire « on vous a fait plaisir, on a dépensé des millions »; non, vous avez dépensé des millions pour appiérer notre qualité de vie. C'est toujours ça qui se passe. Je m'excuse.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Je vous en prie. Je vous entends bien, merci.

LA PRÉSIDENTE :

1465

Vous parlez de navette fluviale électrique qui devrait relier autant le fleuve que la rivière des Prairies. Est-ce que ça fonctionnerait l'hiver aussi?

M. DANIEL CHARTIER :

1470

Bien, avec le réchauffement climatique, ça va fonctionner de plus en plus longtemps, là, et la voie maritime, bien en tout cas, je ne sais pas jusqu'où ça peut aller, jusqu'à quand, mais là, les gens parlent de faire en sorte que les navettes, elles vont être prolongées, probablement l'an prochain, ça va aller jusqu'en novembre.

1475

Peut-être que janvier, février, ça ne marchera pas, de toute façon, on n'ira pas à la plage en janvier, février, là. Ça, je pense que même en 2050, on n'ira pas se baigner en...

LA PRÉSIDENTE :

1480

En tout cas (*inaudible*)...

M. DANIEL CHARTIER :

1485

...on va y aller en *wetsuit*, mais les systèmes de navettes peuvent être fonctionnels assez longtemps, puis à la limite, là, avec le pont-tunnel, là, c'est un enjeu majeur.

Moi, j'avais demandé « pourquoi vous ne faites pas en sorte que les autobus se rendent à proximité de la navette, d'un bord et de l'autre, puis que les stations Bixi soient là? »

1490

1495 Là, la station Bixi est à un kilomètre de la navette. Ça, on parle d'intégration de transport, là, puis c'est cette année, là. Ils ont fait une nouvelle navette qui part de la Promenade-Bellerive et qui se rend à Boucherville, mais la station de Bixi est à, bien, un demi-kilomètre, mais ça n'a pas de sens. Il faut qu'elle soit plus proche que ça, puis la même chose à Boucherville, il faut qu'il y ait une station Bixi plus proche.

1500 T'sé, il faut intégrer tout ça pour que ça fasse partie du cocktail transport non seulement à Montréal, mais parce qu'il y a des gens qui partent, moi, mon voisin, il partirait de chez nous, il prend la navette, il part des bicycle et s'en va travailler à Pratt & Whitney.

1505 Ça fait partie de la vie, ça, ces choses-là. Puis d'ailleurs, c'est un gros problème, actuellement, avec le pont-tunnel qui va être bloqué, comment les gens vont se rendre sur la Rive-Sud? Tout est conçu pour que les gens de la Rive-Sud se rendent chez nous, mais nous autres, partir de Mercier-Est et se rendre à la Rive-Sud, ça va être l'enfer.

LA PRÉSIDENTE :

D'autres questions? Non.

1510 **M. DANIEL CHARTIER :**

Vives les navettes.

LA PRÉSIDENTE :

1515 Bien, écoutez, moi, j'en avais une, mais je pense que vous avez été très clair, je me disais est-ce que... parce qu'on est rendus à la page 24 quand vous le dites, fait que je me disais... mais, vous voulez vraiment qu'on priorise l'Est?

1520

M. DANIEL CHARTIER :

Bien, c'est parce qu'on a été sacrifié depuis des décennies, qu'on passe en dessous de la table. Quand ils mettent de l'argent pour l'Est, par exemple le port, bien c'est juste pour nous faire souffrir plus.

1525

Puis la même chose quand ils ont fait optimisation de l'autoroute 25, bien, O.K., on met des millions, mais 100 millions, mais ça n'a pas amélioré notre qualité de vie, ça l'a empirée.

1530

Fait que pouvez-vous faire des affaires qui sont respectueuses de la population de l'Est, puis qu'ils vont participer à cette revitalisation parce que c'est un immense territoire. Et il y a des développeurs qui regardent ça avec grande convoitise, mais c'est parce qu'il faut que les plans ne soient pas faits au service des développeurs d'abord, mais au service de la population.

1535

Puis, il y a moyen de faire des choses avec les développeurs pour qu'il y ait des projets. Quand on regarde les Bassins du Nouveau Havre, l'autre cas, le gouvernement du Canada a travaillé avec les développeurs et ils ont tout planifié, il y avait des terrains à développer.

1540

Moi, je parle le Mont St-Antoine ou Louis-H. Lafontaine, de grands terrains, il y a moyen de développer des choses, puis ce sont des terrains du gouvernement. Il pourrait même récolter de l'argent, mais en développant intelligemment, pas en donnant ça à un développeur et « fait ce que tu veux, mon grand ».

1545

LA PRÉSIDENTE :

Et planifié.

1550 **M. DANIEL CHARTIER :**

Et planifié.

1555 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Bien, merci beaucoup.

1560 **LE COMMISSAIRE CHARLES :**

Merci beaucoup.

M. DANIEL CHARTIER :

Merci infiniment.

1565

LA PRÉSIDENTE :

Il est 20 h 18, on devait prendre la pause à 20 h 30. Est-ce que les représentants d'Habiter Ville-Marie sont arrivés? Non. Alors, on va prendre la pause maintenant, O.K.?

1570

PAUSE

1575

1580

M. ÉRIC MICHAUD
Habiter Ville-Marie

LA PRÉSIDENTE :

1585

Alors, bonsoir, Monsieur Éric Michaud du groupe Habiter Ville-Marie. Je rappelle la consigne générale, dix minutes de présentation suivi d'une période d'échange et de questions de dix minutes. D'accord?

M. ÉRIC MICHAUD :

1590

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1595

Allez-y, Monsieur.

M. ÉRIC MICHAUD :

1600

Bonjour. Donc, c'est ça, je m'appelle Éric Michaud. Je suis coordonnateur au Comité Logement Ville-Marie, puis je coordonne également une table de concertation en logement dans l'arrondissement de Ville-Marie, au centre-ville, qui s'appelle Habiter Ville-Marie qui regroupe une quinzaine ou en tout cas, une douzaine d'organismes qui travaillent à la promotion et au développement du logement social.

1605 Il y a des groupes de ressources techniques, des bailleurs sociaux ou des OSBL d'habitations comme Interloge, l'OMHM, la Fédération des coopératives d'habitation, la Fédération des OSBL d'habitations de Montréal, un groupe d'architectes Rayside Labossière et également, des Tables de quartier, le Comité logement.

1610 On vit actuellement une grave crise du logement, à Montréal, qui a débutée depuis quelques années. Et puis, qui est caractérisée par une augmentation importante de l'itinérance, une banalisation de l'itinérance, l'augmentation du nombre de ménages en situation de grande précarité résidentielle, une explosion des loyers dans un contexte inflationniste, la multiplication des manœuvres spéculatives de la part de prédateurs immobiliers, la financiarisation du secteur du logement en toile de fond.

1615 Au Comité logement, on est aux premières loges, je vais parler un peu du Comité logement avant de présenter un peu le mémoire. On est aux premières loges pour voir les effets de cette crise-là, on est en train de préparer notre rapport annuel.

1620 Dans la dernière année par rapport à l'année précédente, on a plus de 50 % de ménages qui ont consulté notre service. Plus de 60 % des prestations de services. Plus de 60 % de ces prestations là visaient la recherche de logements.

1625 Donc, des gens qui rencontrent des difficultés à se loger. Et plus d'une centaine de ménages menacés d'éviction, de rénoviction, des reprises de logements. Donc, la spéculation qui fait son œuvre.

1630 Une crise qui est préparée de longue date par les gouvernements, notamment avec une abandon progressif du logement social, le logement fédéral qui s'est désengagé depuis une trentaine d'années.

1635 Le provincial qui le fait progressivement depuis une dizaine d'années aussi. L'abandon d'AccèsLogis, tout récemment, et on troque le logement social pour le logement abordable, une formule insignifiante qui ne signifie rien et qui permet de donner le change auprès de la population.

1640 Pour nous, la solution passe par le logement social. Le logement social, ça se définit par quatre grandes caractéristiques. C'est de la propriété collective, sans but lucratif, subventionnée par l'État qui s'adresse au moins partiellement à des ménages à faible revenu qui sont les ménages les plus durement touchés par la crise.

1645 Quand on considère que la classe moyenne se plaint de ses problèmes de logements, on peut penser à ce que vivent les ménages à faible revenu, dans ce contexte-là.

Je ne résumerai pas en moins de dix minutes maintenant le mémoire qui est quand même assez volumineux et qui a près de 40 recommandations. Je vais peut-être m'arrêter à quelques-unes rapidement.

1650 On a une première recommandation qui touche le Projet de Ville lui-même qui est ambitieux et qui a de nombreux chemins de transition présentés par la Ville et sept grandes dimensions : la population, le climat, l'environnement, les inégalités sociales, la mobilité, les activités, les formes urbaines, les occupations du sol.

1655 Nous, ce qu'on tient à souligner, c'est l'importance que ça s'articule bien, ces différentes dimensions là et que notamment, il y ait une valeur transversale qui lie tout ça, qui soit la lutte aux inégalités sociales.

1660 Donc, c'est notre recommandation numéro 1 : repositionner la lutte aux inégalités sociales comme une valeur transversale au Projet de Ville et annoncer les impacts sociaux des chemins de transition illustrés dans le document.

1665

Comme on le mentionne, entre autres, c'est bien beau de faire des quartiers verts et des quartiers avec de la mobilité, mais si on chasse tous les résidents à faible revenu pour les envoyer dans des quartiers mal desservis par le transport en commun et avec peu de verdure, bien, on avance, mais pas pour tout le monde de la même façon.

1670

J'aimerais, après ça, insister sur la recommandation 2 également. Nous, on demande que le Projet de Ville soit audacieux et se crée, entre autres, qu'on utilise pour favoriser le développement du logement social.

1675

Que la Ville se dote de moyens pour créer une réserve de terrains municipaux qui seraient dédiés au logement social en utilisant déjà les terrains dont elle dispose et les terrains des paliers de gouvernement supérieur, les actifs qu'on a.

1680

Je peux donner... au centre-ville actuellement, il y a le gouvernement du Québec qui est propriétaire de l'Hôpital de la Miséricorde dont il vient d'annoncer la vente. Le gouvernement fédéral qui est propriétaire de terrains dans le secteur Bridge-Bonaventure aussi qui est à cheval sur Ville-Marie, puis le Sud-Ouest.

1685

Donc, ce sont des exemples de terrains qui pourraient être priorisés pour le logement social.

On demande aussi qu'il y ait une stratégie de financement adapté, entre autres, en mettant des mesures de taxation à la spéculation immobilière, puis aux mauvais usages des actifs immobiliers que ce soient les propriétaires qui laissent aller l'état de leur bâtiment ou qui laissent leur logement vacant. Les propriétaires qui louent de façon illégale sur les plateformes de location pour hébergement touristique également.

1690

Une autre recommandation sur laquelle je voudrais insister, c'est la recommandation numéro 11 qui exclut la possibilité pour les promoteurs de projets résidentiels de plus de 100 unités de recourir à une compensation financière plutôt que de construire du logement social in situ ou à proximité dans le cadre de leur projet.

1695

On sait que la Ville s'est dotée d'un règlement pour une métropole mixte, à Montréal, mais qui donne de très piètres résultats notamment au centre-ville.

1700

On a demandé des chiffres à la Ville, cet été, et ce qui s'en dégageait c'est qu'au centre-ville, il s'était réalisé au cours des cinq dernières années même pas 1 %, c'est un secteur où le développement immobilier s'est concentré au cours des dernières années.

1705

Depuis dix ans, c'est près de 40 % du développement immobilier de toute la Ville de Montréal qui s'est réalisé dans Ville-Marie. Et les chiffres, c'est qu'au cours des cinq dernières années, ce n'est même pas 1 % de ces mises en chantier là qui étaient du logement social. 0.9 % alors que dans le reste de la Ville, c'était près de 9 %.

1710

Donc, on voit qu'il y a vraiment un abandon du centre-ville pour les riches et les mieux nantis. Et c'est, selon nous, pas acceptable, surtout quand on considère qu'historiquement, le centre-ville était un quartier où il y a encore beaucoup de pauvreté.

1715

LA PRÉSIDENTE :

Il vous reste deux minutes.

1720

M. ÉRIC MICHAUD :

Il me rester deux minutes? Bon, j'avais une recommandation qui, évidemment, intéressé à savoir que les arrondissements et la Ville soutiennent le travail des comités logement étant donné l'importance de notre travail auprès des populations les plus démunies.

1725

Et, j'aimerais garantir, dans le Projet de Ville, des écoles publiques au centre-ville de Montréal; il n'y a pas d'écoles, sur une bonne partie, quasiment les deux tiers du territoire du centre-ville. Les services publics ont été en bonne partie éliminés, notamment des écoles.

1730

Aucune école publique. On s'était fait faire miroiter une école sur le site de l'Hôpital de Montréal pour enfants, on s'était fait promettre du logement social, on s'était fait promettre un centre communautaire; il n'y a rien eu de ça au bout du compte.

1735

Et, finalement, j'aimerais clôturer ma présentation en parlant peut-être un peu de densité qui est un sujet très à la mode ces temps-ci. Nous, on y goûte beaucoup à la densité au centre-ville. Je voyais une couverture du mémoire de la Chambre de commerce de Montréal qui, la semaine dernière, défendait que la densité allait permettre une mixité de développement.

1740

Bien, je pense que le centre-ville est le meilleur que ça ne fonctionne pas, le type de densité qu'ils proposent est inacceptable. Souvent, ça n'améliore pas la qualité des milieux de vie, ça le dégrade.

1745

Et par ailleurs, ça contribue, c'est souvent une opération de *green washing*, on invoque la densité dans un contexte de crise climatique et c'est sûr que ça en prend de la densité, mais une densité à l'échelle humaine.

1750

Nous, on est partisans des quartiers centraux historiques qui étaient des quartiers qui sont bâtis autour des tramways où il y avait une densité suffisante pour financer le transport en commun.

Mais, quand on fait de la densité pour plaire aux promoteurs, accroître la valeur de leur terrain, bien, ça ne permet plus la mixité, au contraire, on le voit bien au centre-ville, les terrains sont inaccessibles, on n'arrive plus à développer.

1755

Donc, ce type de mixité là crée un problème. Également, la taille des projets peut aussi être un problème parce que le type de densité historique de Montréal avec ses quartiers de plex, ça permettait aussi l'auto-entretien par les résidents. C'étaient des bâtiments de petites dimensions.

1760

Quand on se retrouve avec des gros bateaux, c'est pas mal plus compliqué et les coûts d'entretien à long terme de ces bâtiments-là, je pense qu'il faut y réfléchir aussi.

LA PRÉSIDENTE :

1765

Merci beaucoup. Écoutez, juste dans un premier temps, je veux vérifier avec vous. On a deux fois la même recommandation.

M. ÉRIC MICHAUD :

1770

Oui, j'ai vu ça en relisant le mémoire que je n'avais pas eu le temps de relire.

LA PRÉSIDENTE :

La recommandation 21.

1775

M. ÉRIC MICHAUD :

Oui, oui. Je ne sais pas, ce n'est pas moi qui ai travaillé sur la finalisation.

LA PRÉSIDENTE :

1780

Si toutefois, il y avait une nouvelle, deuxième recommandation 21...

M. ÉRIC MICHAUD :

...oui, on pourrait vous la soumettre, oui.

1785

LA PRÉSIDENTE :

...sur le déficit démocratique, là...

1790

M. ÉRIC MICHAUD :

...je vais me prendre une note. C'est la 21, vous dites?

LA PRÉSIDENTE :

1795

Oui. Au déficit démocratique, vous reprenez la recommandation de la section *Une répartition des revenus fiscaux*. O.K.?

M. ÉRIC MICHAUD :

1800

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1805

Alors, c'était juste une première interrogation. Je vais demander à mes collègues, avez-vous des questions?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1810

Concernant le logement social, vous avez donné votre définition en quatre points, mais ma question c'était vous pensez comment on pourrait, à l'image de ce qui se fait ailleurs, garantir la pérennité du logement social à long terme?

M. ÉRIC MICHAUD :

1815 Bien, la pérennité, c'est ce que j'ai dit, il faut que ce soit du logement qui soit propriété collective et à but non lucratif. À partir du moment où c'est sans but lucratif et que c'est protégé, il y a quelques exemples, dans les dernières années, d'OSBL, quand c'est du logement social public, bien là, c'est pérenne par définition, à moins que l'État décide de privatiser, évidemment.

1820 Puis, les OSBL, les coopératives, il y a des moyens législatifs pour permettre de les protéger. Il y a eu des exemples dans les dernières années d'OSBL, des coops qui ont été vendues sur le marché privé, mais depuis, il y a eu des mesures de prises pour empêcher ça d'arriver.

1825 Donc à partir de là, bien, on a la pérennité, selon nous.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Merci.

1830

M. ÉRIC MICHAUD :

1835 Puis, la propriété du sol aussi, on donne des exemples, fiducie d'utilité sociale, de garder comme le projet Milton Parc, il y a un collectif d'organismes qui sont propriétaires d'une portion de quartier.

LA PRÉSIDENTE :

Mais, c'étaient des coopératives?

1840

M. ÉRIC MICHAUD :

C'étaient des coopératives.

LA PRÉSIDENTE :

1845

Ce n'était pas une fiducie, au départ?

M. ÉRIC MICHAUD :

1850

Non, mais c'est qu'il y a une association, ce sont des coopératives, mais pas ordinaires, c'est qu'elles sont regroupées.

LA PRÉSIDENTE :

1855

Oui, oui.

M. ÉRIC MICHAUD :

1860

Ce ne sont pas des coopératives individuelles comme dans d'autres quartiers...

LA PRÉSIDENTE :

...oui, je suis d'accord avec vous, mais ce n'est pas une fiducie, là?

1865

M. ÉRIC MICHAUD :

Non, non. C'est sous forme coopérative.

LA PRÉSIDENTE :

1870

O.K. Parce que ma question va être sur les fiducies et peut-être que je l'ai lu et je ne m'en souviens pas, mais en relisant votre document, quand la fiducie commence, il y a la ville, les autorités publiques qui cèdent leur terrain ou équipement collectif, c'est ça? En général, quand ça commence?

1875

M. ÉRIC MICHAUD :

Une fiducie, oui.

1880

LA PRÉSIDENTE :

Oui, hein? La communauté religieuse...

M. ÉRIC MICHAUD :

1885

...honnêtement...

LA PRÉSIDENTE :

1890

...vous n'êtes pas la bonne personne à qui poser ça?

M. ÉRIC MICHAUD :

1895

...je ne suis pas un expert dans les fiducies, puis c'est qu'on a voulu montrer qu'il y avait différentes formules qui permettaient de protéger le foncier et cette section-là, ce n'est pas moi qui l'ai rédigée. On a eu des échanges...

LA PRÉSIDENTE :

1900 ...O.K. Je vais aller... je vais être moins paresseuse et je vais aller relire le document sur les fiducies.

1905 Mon autre question, puis vous l'avez dit : « *Adapter les seuils de densité aux caractéristiques typiques des quartiers complets à échelle humaine* ». Ça, c'est votre recommandation 30.

1910 Puis, je vous ramène à la page 15, une photo du complexe résidentiel à Vienne. Il y a facilement 15 étages là-dessus, plus que ça. Donc, c'est quoi les... parce que tout le monde parle d'échelle humaine, mais personne ne le définit autrement qu'à échelle humaine.

Pour vous, c'est quoi l'échelle humaine?

M. ÉRIC MICHAUD :

1915 Vous me demander ça, personnellement?

LA PRÉSIDENTE :

1920 Non, mais votre groupe, avez-vous une définition, pour votre groupe, qu'est-ce que l'échelle humaine?

M. ÉRIC MICHAUD :

1925 Bien, entre autres, les hauteurs excessives, ça, je dirais que dans le groupe, on a peut-être des perceptions qui ne sont pas toutes uniformes.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

1930

M. ÉRIC MICHAUD :

Bon. Mais, ce qui est certain, c'est qu'on considère que les hauteurs excessives, ça bloque le soleil. On a déjà peu de soleil, au Québec ou en tout cas, l'hiver, le soleil, il est...

1935

LA PRÉSIDENTE :

L'hiver est long.

1940

M. ÉRIC MICHAUD :

Oui, c'est ça. D'autre part, c'est ça, comme je le dis, c'est un impact sur les valeurs foncières important, c'est très difficile d'inclure du logement social dans des...

1945

Alors, s'il n'y a pas de stratégies foncières très volontaires de la part des pouvoirs publics, ce type de développement là, ça exclut, en tout cas, moi, mon expérience après 20 ans, ce que je vois, c'est que le logement social se fait, en bonne partie, évacué de ces développements-là.

1950

D'autre part, bien, c'est ça, comme je le mentionnais, il y a des enjeux d'entretien à long terme. Je pense qu'il y a matière, à Montréal, il y a beaucoup de quartiers où on pourrait densifier. Avant de densifier les quartiers centraux qui ont déjà une certaine densité, on parle du Plateau-Mont-Royal, bien, il y a certainement des quartiers pas très, très loin où on voit des bungalow. Là, il y aurait matière à densifier et à favoriser le transport collectif.

1955 D'ailleurs, ça fait quelques fois que je vois dans les journaux que le modèle montréalais du plex en rangées, est un modèle qui est envié par beaucoup, entre autres à Toronto, ça leur manque et c'est un problème. Il ne faut pas détruire ça. C'est une richesse pour notre ville, il faut plutôt essayer de l'étendre.

1960 De mon point de vue personnel, je vous dirais qu'on n'aurait jamais dû abandonner ce développement-là qu'on a laissé tomber au profit du développement basé sur le tout à l'État il y a 70 ans.

LA PRÉSIDENTE :

1965 Est-ce que votre groupe a travaillé la question de la mixité d'usage dans le logement social?

M. ÉRIC MICHAUD :

1970 Mixité d'usage, vous voulez dire?

LA PRÉSIDENTE :

1975 Genre une école, puis après ça, les étages plus hauts ou commercial en bas.

M. ÉRIC MICHAUD :

1980 Bien, entre autres, l'Hôpital de Montréal pour enfants aurait été un site extraordinaire pour ça, mais à la place de ça, on a décidé de dédier un site ou une tour de logement social, de confier l'exploitation d'un centre communautaire que la Ville a proposé de louer à un propriétaire privé à des prix faramineux.

1985

Alors qu'au contraire, on aurait pu mettre le centre communautaire en-dessous, mais après ça, il faut faire preuve d'imagination. C'est sûr qu'avec des espaces commerciaux privés, c'est très difficile d'articuler des montages financiers avec du logement social parce que les programmes de logements sociaux ne le permettent pas, en tout cas, celui qui existait jusqu'à maintenant.

1990

LA PRÉSIDENTE :

Même les commerces d'économie sociale?

1995

M. ÉRIC MICHAUD :

Bien, c'est-à-dire, c'est parce que ça prend une garantie de location à long terme qui fait en sorte que le local commercial ne va pas mettre en péril la viabilité de l'ensemble de l'immeuble. Donc, c'est souvent problématique.

2000

Mais bon, si c'est un centre communautaire, là, on avait un bel exemple. L'Hôpital de Montréal pour enfants, ils auraient pu décider, d'abord, qu'ils forçaient le promoteur à leur céder un terrain, puis ils construisaient le centre communautaire avec les terrains par-dessus, mais on a fait tout le contraire. Tout ce qu'il ne fallait pas faire, on l'a fait, sur ce site-là.

2005

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Bien, c'est terminé.

2010

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Moi, ça va.

LA PRÉSIDENTE :

2015 Ça va?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2020 O.K., c'est fini? O.K.

LA PRÉSIDENTE :

Bien, une dernière petite question avec une réponse rapide.

2025 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

On a la visite de monsieur Labossière de Rayside Labossière qui font partie de votre groupe, puis il nous parlait beaucoup des échelles intermédiaires, puis dans votre mémoire, vous référez à ça pour Ville-Marie.

2030 Puis moi, j'avais de la misère à saisir comment vous pourriez structurer Ville-Marie en échelle intermédiaire avec le centre-ville, le Vieux-Montréal. Peut-être me donner une idée de ce que vous auriez en tête comme structure?

2035 **M. ÉRIC MICHAUD :**

2040 Bien, d'après ce que j'ai compris de nos discussions, parce que ça, c'était plus une partie qu'ils ont développée, mais c'est qu'ils considéraient que le centre-ville était plus au niveau de Montréal, on peut considérer que le centre-ville est un peu plus large, qu'il y a un grand centre-ville qui regroupe l'arrondissement de Ville-Marie, une partie du Plateau, du Sud-Ouest.

Donc, c'était peut-être dans cette perspective-là qu'on parlait d'échelle intermédiaire.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2045 O.K. Parce qu'on a posé la question à beaucoup de monde : c'est quoi votre définition du centre-ville; vous venez de me la donner, mais j'avoue que ce n'est vraiment pas la même pour tout le monde.

M. ÉRIC MICHAUD :

2050 Non, mais ça dépend, si on parle du centre-ville très dense, mais là, ce n'est même pas Ville-Marie au complet. C'est peut-être l'Ouest de Ville-Marie, on peut dire de plus en plus jusqu'au pont Jacques-Cartier, mais il y a toute la partie est qui n'en fait pas partie.

2055 Si on parle de cette partie-là très dense, mais si on parle d'un secteur qui est appelé à se développer plus, là, on élargit un peu.

LA PRÉSIDENTE :

2060 Bien, je vous remercie beaucoup, Monsieur Michaud.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2065 Merci.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Merci beaucoup.

2070 **M. ÉRIC MICHAUD :**

C'est moi qui vous remercie, bonne soirée.

LA PRÉSIDENTE :

2075

Bonne soirée, Monsieur.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2080

Bonne soirée.

M. JONATHAN BOLDUC
Mme MARIE-PIER LANDRY
Classe universitaire

2085

LA PRÉSIDENTE :

2090

Jonathan Bolduc et Marie-Pier Landry, vous êtes là? Oui.

M. JONATHAN BOLDUC :

2095

Est-ce que je commence là?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Plus près, peut-être, le micro, s'il vous plaît?

2100

M. JONATHAN BOLDUC :

O.K., comme ça?

LA PRÉSIDENTE :

2105

C'est bon. On vous écoute.

M. JONATHAN BOLDUC :

2110

Bonjour. Donc nous, on vient vous parler de...

LA PRÉSIDENTE :

2115

Ah non, là, ça ne marche pas. Il va falloir... c'est ça. C'est bon, en arrière? Oui, O.K.

M. JONATHAN BOLDUC :

Je pense que c'est bon comme ça?

2120

LA PRÉSIDENTE :

C'est beau.

M. JONATHAN BOLDUC :

2125

O.K. Donc, on vient vous parler, nous, Marie-Pier et moi des écoquartiers et de comment ils peuvent servir comme moteur de transformation pour la mobilité urbaine.

2130

Donc, on va aborder rapidement les écoquartiers, la mobilité verte, les bénéfices potentiels du tramway. La réglementation pour le stationnement, ainsi que des modes alternatifs pour la livraison.

Je vais laisser Marie-Pier commencer.

Mme MARIE-PIER LANDRY :

2135

Donc, maintenant, en ce qui concerne la mobilité, les transports en commun sont la clé de la ville en 2050, je crois qu'on l'a mentionné plusieurs fois, pour tendre vers une carboneutralité aussi à l'auto-changement climatique. L'un des modèles qui tend vers cette vision est l'écoquartier.

2140

Donc, les écoquartiers ont comme objectif de minimiser les impacts environnementaux néfastes dans notre mode de vie et aussi réduire l'empreinte écologique des citoyens.

2145

Donc, on a aussi un exemple, donc on avait Danube en France, à Strasbourg dont je vais parler un petit peu plus tard dans ma présentation.

2150

Donc, il est important de mentionner que les objectifs de ces exemples d'écoquartiers sont souvent déterminés par ceux qui les construisent, les planifient. Donc, ce serait intéressant que ce soit la Ville elle-même et non du privé qui construisent ces écoquartiers-là pour créer une certaine cohésion dans toutes les sphères de la Ville notamment dans le transport dont on va beaucoup parler dans notre présentation.

2155

Donc, qui éviterait aussi l'étalement urbain, c'est en considérant les écoquartiers dans des endroits, des territoires qui sont déjà aménagés, donc voilà, qui éviterait l'étalement urbain qui serait en compte de notre vision. Voilà.

2160

Et une mixité aussi des usages dont on va parler aussi, donc le résidentiel, le commercial, l'institutionnel afin de créer une certaine densité réfléchie. Donc, pas nécessairement des grandes tours.

Donc, on peut passer à la prochaine.

2165

Donc, je vais parler aussi de mobilité verte, maintenant. Donc, ce qu'on propose, c'est de décourager l'utilisation des usages personnels, donc la voiture. Donc, de privilégier les déplacements propres.

2170

Donc, pour se faire, accroître le transport en commun, le métro, donc le train, le tramway et l'autobus. Et aussi accroître le transport doux, donc la bicyclette, la marche à pied et pour se faire, il faut avoir une grande densité dans la population. Voilà. Et, créer des nœuds.

2175

Donc, je vais parler évidemment du tramway. Donc, le tramway est une excellente alternative à l'automobile. Celui-ci est un chemin de fer au niveau du sol. Donc, ce mode de transport détient la capacité de s'introduire facilement dans des chaussées qui sont déjà aménagées.

2180

Donc les stations sont d'environ une largeur de deux mètres. Il y a une grande capacité de passagers, donc il peut être à deux à trois plus qu'un autobus articulé. Donc, dans les heures de pointe, ça peut être, aux quatre minutes, il peut passer. Donc, c'est quelque chose d'intéressant.

2185

Il pollue très peu, donc il utilise très peu d'énergie, silencieux à cause des amortisseurs, les infrastructures sont beaucoup moins dispendieuses que le métro qui est souterrain.

Et aussi, à ne pas négliger, c'est un transport qui rend l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite très facile. Donc, ce n'est pas n'importe quel transport qui permet cela.

2190

Et ici, on peut voir que les coûts pour l'accessibilité aux mobilités réduites, donc l'utilisation est très peu pour le coût qu'on pourrait sauver juste avec l'aménagement d'un tramway.

Donc ensuite, je vais parler de gentrification qui est un aspect assez important dans le cadre d'un aménagement, donc d'une ville.

Donc, si on compare le métro et le tramway, donc on voit que le tramway, c'est plutôt étendu, donc la concentration de l'aménagement urbain comparativement au métro que la concentration est plus dans des nœuds.

2195

Donc, ce qui peut affaiblir l'effet de gentrification. Aussi, le coût de vie pourrait être moindre puisqu'on dépenserait beaucoup moins dans le transport qui est une des dépenses très importantes des citoyens.

2200

En fait, ils dépenseraient moins aussi dans l'essence, dans le coût de stationnement et le coût d'une voiture. Donc, je vais laisser la parole à mon collègue.

M. JONATHAN BOLDUC :

2205

Donc ensuite, bien pour continuer à diminuer l'emprise de l'automobile, bien on veut pouvoir baisser les stationnements. Donc, de faire en sorte de réglementer à quel point il y a du stationnement en ville.

2210

Donc, une des premières propositions qu'on fait, c'est d'avoir des normes maximales de stationnement vraiment répandues dans tous les écoquartiers. C'est quelque chose qui aurait été fait, pour, présentement dans le PPU de Lachine-Est.

2215

C'est qu'on encourage vraiment à ce que ce soit continué pour la suite des écoquartiers et même de bonifier ça pour que ce soit d'autant plus strict. Que des bénéfiques, ça va décourager la possession de l'automobile solo, diminuer les ilots de chaleur, libérer de la place pour verdissement.

2220

À l'opposé de ces normes maximales là de stationnement pour la voiture traditionnelle, on propose aussi qu'il y ait beaucoup de normes minimales de stationnement pour les modes alternatifs.

Donc, pour les supports à vélo, pour l'autopartage, pour le vélopartage de façon à ce que ces endroits-là, ces stationnements-là soient vus et que ça encourage les gens à transférer de mode vers l'actif, vers le collectif, vers l'autopartage.

2225

On a aussi comme proposition, ce qu'on appelle l'en-lieu de stationnement. Ça été fait plus aux États-Unis qui est le *in-lieu of parking*.

2230

Donc, c'est de proposer aux promoteurs d'au lieu de construire des stationnements à des coûts faramineux, de payer un montant à la Ville qui va être beaucoup moindre que le coût du stationnement afin de ne pas avoir à construire ce stationnement-là. Et en échange, la Ville peut utiliser ce montant-là.

2235

Aux États-Unis, ce qui a été fait, c'est d'utiliser les montants pour construire des stationnements publics à étages ou souterrains. Nous, ce n'est pas vraiment là qu'on aimerait que s'il y a une réglementation comme telle qu'on s'aligne, ce serait plus vers le financement pour le déploiement du réseau de transport en commun.

2240

Donc, ce serait bénéfique autant pour les promoteurs que pour la Ville et ça permettrait de, c'est ça, de financer les services publics.

2245

Enfin, dans un même ordre d'idées, on pousse aussi pour un règlement, une réglementation pour une indemnité équitable de stationnement pour que ce soit rendu obligatoire. Ça, ce sont les entreprises, dans le fond, qui fournissent le stationnement gratuit à leurs employés.

2250

Bien, qu'ils aient l'obligation d'offrir une compensation équivalente à quiconque de leur employé déciderait de ne pas utiliser cette place de stationnement là, donc soit en offrant la passe de transport en commun à place, soit en offrant un montant d'argent qui serait remis sur la paie de l'employé.

2255 Ça a été fait quand même beaucoup aux États-Unis aussi, il y a eu une diminution de 30 % environ pour l'utilisation de la voiture, ce sont les entreprises qui font ça. Ça a augmenté de beaucoup le covoiturage, ça a augmenté aussi de 30 % le transfert modal, donc ça a beaucoup de bénéfiques.

2260 Et ensuite, pour nos écoquartiers aussi, bien on veut s'inspirer de ce qui a été fait au centre-ville avec le projet Colibri. Donc, d'avoir une infrastructure de transport de marchandise qui est associée à tous nos nouveaux écoquartiers, dans le fond.

2265 Donc, de créer, pour chaque écoquartier, un hub de transport dans lequel on va pouvoir aller décharger la marchandise des camions et poursuivre le transport local avec les vélos cargos, avec des camions électriques légers peut-être, dans le cas où il y a des marchandises trop lourdes pour les vélos.

LA PRÉSIDENTE :

Il reste une minute.

2270 **M. JONATHAN BOLDUC :**

Une minute, c'est bon. On a quasiment fini.

2275 Et puis, pour compléter ça, on pourrait utiliser un éventuel tramway aussi pour faire de plus longues distances qu'avec les vélos cargos, mais tout aussi écologiquement en se servant des wagons qui sont moins pleins en dehors des heures de pointe. De les utiliser pour y charger de la marchandise et de la transférer de hub à hub d'un écoquartier à l'autre.

2280 Donc, je vais passer par-dessus les quelques *slides* qui restent. C'est terminé pour nous.

LA PRÉSIDENTE :

2285 En fait, c'est que vous reprenez vos quatre-cinq principaux trucs : implantation d'un réseau de transport, norme maximale de stationnement, l'en-lieu, l'indemnisation équitable et les infrastructures. C'est ça?

M. JONATHAN BOLDUC :

2290 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Des questions, Messieurs? Qui commence?

2295 Je dois vous dire qu'on a eu beaucoup de présentations sur le tramway, fait que...

M. JONATHAN BOLDUC :

2300 On le sait.

LA PRÉSIDENTE :

2305 On a commencé à avoir moins de questions. Ceci dit, moi, remettez-moi en lumière l'en-lieu de stationnement. Ce n'est pas clair encore dans ma tête.

M. JONATHAN BOLDUC :

2310 O.K. C'est l'idée que pour une entreprise, pour un promoteur qui construit un bâtiment, souvent dans ses normes, un certain nombre de stationnement qu'il doit fournir.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, il a une obligation actuellement, il a un seuil.

2315 **M. JONATHAN BOLDUC :**

Donc, l'idée de l'en-lieu de stationnement, c'est de permettre à ces promoteurs-là de ne pas en construire autant que la norme le demande. Et donc, d'économiser de l'argent comme ça.

2320 Une partie de l'argent qui est économisé en leur permettant de construire moins de stationnement, si une partie est remise à la Ville, la Ville peut ensuite s'en servir pour le financement du transport en commun, ça pourrait être financement divertissement ou financement de stationnements publics qui vont libérer de la place ailleurs en ville.

2325 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, on va faire des stationnements publics avec l'argent de...

2330 **M. JONATHAN BOLDUC :**

...non, ça, c'est ce qui est fait aux États-Unis.

LA PRÉSIDENTE :

2335 O.K.

M. JONATHAN BOLDUC :

2340 Qu'est-ce qu'on veut, nous autres, c'est que ça serve au transport en commun, plutôt.

LA PRÉSIDENTE :

O.K., parfait.

2345 **LE COMMISSAIRE CHARLES :**

Vous dites que d'ici 2050, presque tous les véhicules seront électriques. Est-ce que vous pensez que ça va être une alternative ou du moins, ça va être un mode de transport transitoire?

2350 **M. JONATHAN BOLDUC :**

Pour la...?

2355 **LE COMMISSAIRE CHARLES :**

Pour l'utilisation des voitures électriques?

2360 **M. JONATHAN BOLDUC :**

L'utilisation des voitures électriques? Bien, l'idée, nous autres, c'est qu'on veut diminuer l'utilisation de la voiture point. Parce que même si oui, la voiture électrique est moins polluante que la voiture à essence, c'est quand même polluant, juste par leur production.

2365 Ça prend quand même beaucoup d'espace qui n'est pas remise, bien, ça prend énormément d'espace dont le citoyen ne peut pas profiter, le piéton ne peut pas en profiter, le vélo ne peut pas en profiter de l'espace qui est utilisée par la voiture.

2370 Puis, les voitures apportent plein d'autres coûts externes aussi, donc ce qu'on... donc oui, pour répondre à la question, oui, c'est transitoire un peu au sens où on est conscients qu'il va toujours en rester, qu'en 2050, il n'y aura plus de voiture, mais on aimerait ça qu'il y en ait moins.

Mme MARIE-PIER LANDRY :

2375 Bien, je pense que ça prend juste beaucoup d'espace qui peut être, à la place, remplacée par une meilleure densité de l'espace. Donc, je crois que la voiture électrique, puisqu'on ne peut pas changer les villes du jour au lendemain, je crois que c'est peut-être une alternative intéressante jusqu'en 2050, mais c'est sûr qu'il faut envisager d'autres alternatives que la voiture.

Je ne crois pas que c'est la voiture électrique qui est la solution, nécessairement.

2380 **LE COMMISSAIRE CHARLES :**

O.K., merci.

LA PRÉSIDENTE :

2385

Merci. Oui?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2390 Tout à l'heure, vous avez donné l'exemple de Colibri qui dessert le dernier kilomètre de livraison vers le centre-ville.

2395 Mais, par rapport à d'autres écoquartiers qui sont en réflexion comme Lachine-Est ou l'Hippodrome, comment ça fonctionnerait? Est-ce que ce sont des hub qui sont près des quartiers? Les marchandises arriveraient comment, à la base, de vélos cargos?

On nous parle toujours de Colibri, mais ailleurs, ça va marcher comment?

M. JONATHAN BOLDUC :

2400

Je ne suis pas tout à fait un expert de ça, mais oui, l'idée ce serait un hub qui est construit et pensé à un endroit stratégique à l'intérieur d'un écoquartier en amont ou très près de l'écoquartier, à l'extérieur, si on ne veut pas amener plein de camions à l'intérieur de l'écoquartier.

2405

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Donc, ce seraient des camions; ça ne serait pas le tramway, Cam/Tram/Cargo, puis vélo, ce serait tout mode de distribution camions ou autres?

2410

M. JONATHAN BOLDUC :

C'est ça. Pour l'arrivée de la majorité des marchandises, pour un temps, ça n'aura pas le choix d'être encore les camions. On aimerait ça qu'il y en ait aussi via le tramway, mais on est très conscients que le tramway ne peut pas, à lui seul, remplacer toute la flotte de camions qui arrive présentement.

2415

Là, comment l'intégrer exactement, le hub à l'écoquartier, je n'ai pas cette expertise logistique là.

2420

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

2425

D'autres questions, Messieurs?

LE COMMISSAIRE CHARLES :

2430 Non, c'est beau.

LA PRÉSIDENTE :

2435 Non, c'est beau?

Bien, on vous remercie beaucoup.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2440 Merci beaucoup.

Mme MARIE-PIER LANDRY :

2445 Merci à vous. Bonne soirée.

M. JONATHAN BOLDUC :

Merci.

2450 **LA PRÉSIDENTE :**

Au revoir, bon retour.

2455

Mme PASCALE FLEURY
M. FRANÇOIS ARTEAU
Collectif en environnement du Sud-Ouest

2460

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que Pascale Fleury et François Arteau sont là? Oui. Du Collectif en connectivité du Sud-Ouest de Montréal.

2465

Bonsoir. Tout est prêt? On pourrait commencer. Alors, je vous rappelle les consignes, dix minutes de présentation, dix minutes de questions et d'échanges, d'accord? Je vous laisse la parole.

2470

M. FRANÇOIS ARTEAU :

Merci. Nous autres, notre mémoire, porte sur la connectivité écologique et la mobilité active. Les intégrer un petit peu ensemble.

2475

On est un regroupement du... Le collectif, c'est un regroupement de différentes associations du Grand Sud-Ouest de Montréal qui s'intéresse au côté environnement.

2480

On va parler un petit peu du Sud-Ouest de Montréal parce qu'il y a certaines caractéristiques qu'on lui retrouve en espace vert qui vont soulever des problématique et sur lesquelles on veut apporter des propositions ou des recommandations.

2485

Donc, dans le Sud-Ouest de Montréal, on retrouve plusieurs parcs et espaces verts autant des parcs urbains, des écoterritoires, un golf, il y a le canal Lachine, canal de l'Aqueduc qui sont des corridors de cours d'eau verdis de chaque côté. Donc, ça fait quand même une multitude d'aménagement.

2490

Présentement, au niveau de la connectivité écologique, c'est surtout relié à des infrastructures existantes comme le canal Lachine, canal de l'Aqueduc, le bord du fleuve qui sont comme des parcs verdis, mais ailleurs, il n'y a pas de connectivité entre les grands espaces.

2495

Et, ce qu'on veut proposer, nous autres, c'est favoriser cette connectivité-là au niveau des espaces qui peuvent, on va donner l'exemple du Sud-Ouest, mais qui peuvent s'appliquer, en réalité, ce principe-là à l'ensemble de Montréal.

Et là, je vais laisser madame Fleury poursuivre.

Mme PASCALE FLEURY :

2500

Merci. Donc, dans le fond, peut-être, je vais juste remonter rapidement. Si vous regardez, dans le fond, les trois corridors existants, ils circulent d'est en ouest, il n'y a rien qui traverse du nord au sud.

2505

Alors, c'est quelque chose qu'on voudrait remédier. Puis évidemment, en prévision de 2050, c'est le temps de le planifier, de penser, où est-ce qu'on va les mettre. Puis, pour que ce soit le plus utile possible et pour que ce puisse donc à la fois relier les grands espaces verts qu'on veut protéger, qu'on veut bonifier aussi.

2510

Donc, c'est ça. Donc, qu'il y ait une connectivité plus grande dans tous ces espaces-là. Pourquoi une connectivité plus grande? Bien, c'est parce que c'est très bon pour la nature, mais c'est aussi très bon pour nous, les humains, de circuler naturellement on va avoir envie d'emprunter ça plus facilement.

D'autre part, on s'entend aussi que c'est bien plus facile de préserver les espaces. On voit, là, c'est très, très minéralisé, quand même, toute cette région-là, donc c'est clair que c'est beaucoup plus facile de préserver qu'est-ce qui est déjà vert, puis de le bonifier.

2515

Bonifier même alentour, de s'assurer d'avoir accès, là, Golf Middlebrook, puis en ce moment, puis Douglas, ce ne sont pas des accès parfaits, là. Donc, on veut avoir accès plus.

2520

Et donc, bonifier. Il y a des stationnements, par exemple, au parc Angrignon, on aimerait ça aussi peut-être en faire sauter une partie, puis pourquoi pas imaginer autour aussi, t'sé, d'agrandir ces espaces-là.

2525

On souhaite aussi densifier. Des fois, les corridors, t'sé, par exemple, mettre plus d'arbres. Donc, parce qu'on a vraiment besoin, le ratio d'espaces verts est vraiment en deçà, donc on souhaite au moins le tripler dans Lachine, Lasalle parce que le ratio est vraiment faible, à peu près 5-6 %.

2530

Et puis, on voudrait le doubler ailleurs, là. Puis dans le fond, ce qu'on veut, c'est un peu, vous voyez la trame en haut, là, près de Middlebrook, t'sé, dans la partie Montréal-Ouest, NDG, bien dans le fond, on voudrait une trame similaire partout.

2535

Fait que donc, plus rues, ruelles un peu partout pour que... puis, pour que ce soit facile de se rendre à tous nos corridors. O.K.?

2540

Donc, les projets de corridors écologiques mobilités, on en a plusieurs qui sont en construction, en ce moment. Il y en a qui sont en projet, en attente, en potentiel.

Les potentiels, ce n'est pas parce qu'on n'y tient pas précisément, là, mais t'sé, c'est l'idée que vraiment les trajets soient plus courts. Dans un monde où on va vivre et qui va être beaucoup plus chaud, il faut que les trajets soient plus courts, que ce soit plus facile de se rendre là où on veut se rendre. Et, il faut aussi... bien, c'est ça, que ce soit plus simple de circuler.

Peut-être aussi, je voulais, dans le fond, ici, on a un peu une répétition, mais je vous ai dit déjà pas mal de ces choses-là, fait qu'on va passer à la suivante.

2545 Ici, on voit deux, les deux prochaines diapositives, on voit des principales barrières à la mobilité. Donc, on a, nos canaux, même s'ils sont intéressants au niveau de la verdure, c'est quand même, on ne peut pas les franchir n'importe où. Fait que donc, de penser d'avoir plus de ponts c'est intéressant, mais le pire, c'est vraiment au niveau des autoroutes.

2550 La route 138, les voies ferroviaires, il y a vraiment peu d'accès. Ça, c'est vraiment problématique. Et, au niveau des parcs industriels, des zones industrielles, là aussi, il y a très peu d'accès, c'est difficile de traverser ces zones-là. C'est difficile pour nous, imaginez, c'est difficile encore plus pour les animaux.

2555 Et, ce sont des zones souvent qui sont sèches, poussiéreuses, qui sont très chaudes, qui sont plus souvent bruyantes aussi, fait que ce sont vraiment des zones assez désagréables.

2560 Souvent, les gens défavorisés vont aller vivre aussi près de ces zones-là, puis en général, les gens plus riches vivent près des parcs. Puis, dans un contexte des changements climatiques, des ilots de chaleur et tout ça, c'est encore plus important de verdir, de créer des zones tampons et de créer des accès parce que c'est ça, pour que ce soit plus facile de circuler.

2565 Il faut aussi s'imaginer que dans le fond, bon en fait, dans les recommandations sur les barrières et la mobilité, il faut qu'il y ait des traverses piétonnes, cyclables beaucoup plus sur les voies ferrées et les axes routiers.

2570 Il faut que chaque fois qu'on peut qu'on va refaire des infrastructures, il faut l'inclure, de créer ces accès-là. Il faut aussi, si c'est bon pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, ça va être bon pour tout le monde. Et puis, voilà.

Donc ici, l'autre raison, en fait, pourquoi nous, on veut remettre beaucoup la nature au cœur de la Ville, c'est parce que c'est quelque chose que la nature, elle nous rend beaucoup, beaucoup service. Ça nous permet vraiment d'être beaucoup plus résilients face aux changements climatiques.

2575

T'sé, on pense à la chaleur, mais aussi les inondations, ça peut être aussi la rétention de l'eau de pluie. Donc, il y a aussi beaucoup, beaucoup de services au niveau de la santé mentale parce que c'est très relaxant, hein? Je pense que tout le monde le vit, t'sé, aller dans un parc, c'est beaucoup plus relaxant que d'être dans un parc industriel, par exemple.

2580

Donc, c'est calmant, tout ça. En plus de ça, ça aide à réduire l'anxiété, le stress. La santé physique aussi, dans le fond, bon, au niveau des... il y a eu plusieurs études au niveau des écoles ou au niveau de... puis, la façon la plus simple de faire, des fois, le trajet scolaire, c'est souvent le seul exercice que le jeune va faire dans sa journée.

2585

Même chose pour le travail aussi. Fait qu'étant dans une société où il y a quand même un peu d'obésité et de problèmes de santé divers, bien, le transport actif c'est vraiment une grande solution.

2590

De même, on a parlé tantôt qu'au niveau de la justice environnementale, parce que dans le... la mobilité active, c'est quelque chose qui n'est pas coûteuse, qui est facile pour tout le monde, d'être accessible.

LA PRÉSIDENTE :

2595

Il vous reste deux minutes.

Mme PASCALE FLEURY :

2600 O.K. Pourquoi on a besoin de deux fois plus de nature dans le fond, c'est parce qu'il va y avoir moins de déplacement à l'extérieur des villes parce que le transport va être beaucoup plus cher.

2605 En pandémie, on a vu qu'il y avait plus 64 % de fréquentation dans les parcs. Imaginez si la population augmente en plus. Il y a de la pression sur le prix, la disponibilité de l'alimentation, fait que ça fait en sorte qu'il a besoin beaucoup plus d'une alimentation locale, mais on ne veut pas taxer non plus les espaces verts existants.

2610 *T'sé*, parce qu'en fait, les espaces verts existants sont déjà un petit peu taxé, en ce moment. *T'sé*, il y a déjà des zones de piétinement, il y a déjà l'augmentation des espèces envahissantes de biodiversité.

2615 Fait que donc, on a besoin à la fois d'avoir des zones qui sont protégées, mais aussi de continuer d'avoir accès à nos parcs dont on a tellement besoin. Fait que c'est pour ça que ça nous prend deux fois plus de nature. Et puis, on a quelques solutions comme de remplacer des zones gazonnées par des prés fleuris, des arbres, des plantes indigènes.

2620 Et avoir des incitatifs auprès des propriétaires, meilleure protection des milieux naturels, travailler la compatibilité aussi, entre les parcs et les milieux naturels. Et puis, donc, c'est ça. On veut aussi évidemment ajouter des potagers collectifs et communautaires.

Je vais repasser la parole à monsieur Arteau.

M. FRANÇOIS ARTEAU :

2625

(Propos inaudibles).

Mme PASCALE FLEURY :

2630 Ou voulez-vous que je le fasse? O.K. Donc, dans le fond, ce qui est important pour nous, c'est de relier les espaces verts existants. Entre autres, il y a la Dalle-Parc qui pourrait être très utile en plus des liens nord-sud dont on a parlé.

2635 Et, on pense qu'il faut vraiment favoriser les infrastructures vertes partout où on peut, mais clairement planifiées en amont, donc tous ces liens-là, mais en profiter pour le faire partout parce qu'il faut aussi pouvoir se rendre à tous ces endroits-là, sans mourir de chaleur.

 Et, il faut donc... oui, allez-y. Oui, c'est ça, je pense tout utiliser les espaces.

2640 **M. FRANÇOIS ARTEAU :**

 Et en conclusion, aussi, il faudrait repenser à, rapidement, un petit peu, quand on fait des projets en biodiversité, d'avoir une approche globale. Ne pas se mettre des barrières d'arrondissement, de service, services centraux, services d'arrondissement.

2645 Et quand il y a des projets, souvent, les projets sont partitionnés parce que chacun fait son petit bout, un peu comme des infrastructures majeures de la Ville, on pense global à l'ensemble de la Ville. Dans les corridors écologiques, la connectivité, c'est de penser globalement et d'inclure, dans tous les projets, un volet biodiversité.

2650 Quand on fait la réfection des nouveaux projets, qu'il y ait toujours un volet, un peu comme dans un nouvel édifice, on dit toujours 1 % pour l'art, mais dans un projet, il faut qu'il y ait un volet mobilité, biodiversité qui soient intégrés, puis il faut se mettre des balises et des objectifs intermédiaires pour qu'en 2050, on atteigne nos objectifs.

2655

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Messieurs?

2660 **LE COMMISSAIRE CHARLES :**

Une petite question rapide. Je suis d'accord avec vous par rapport au projet Dalle-Parc, c'est effectivement un projet phare qui pourrait être un projet phare pour Montréal, un projet phare pour le Sud-Ouest.

2665

Mais, lorsque vous dites que le projet est en attente, qu'est-ce que vous voulez dire? Est-ce que c'est un projet qui se trouve sur la table à dessin, c'est un projet qui, éventuellement, on est en train de discuter pour le réaliser?

2670 **Mme PASCALE FLEURY :**

C'est un projet qui a été promis, mais qui n'a pas été... c'est une promesse de politicien, il ne s'est pas réalisé encore, là. Donc, il y a... c'est ça. Donc, les gens ont dit « oui, oui. On va le faire », dans le cadre de Turcot, mais finalement, ça n'a pas été fait. Il y a eu des changements de gouvernement, mais aucun des gouvernements suivants, non plus, n'a repris, par la suite.

2675

M. FRANÇOIS ARTEAU :

C'est ça. Initialement, c'était provincial avec Turcot; ils l'ont enlevé. Et là, maintenant que la Ville de Montréal veut faire le parc-nature Turcot adjacent à la falaise, ils parlaient d'intégrer la Dalle-Parc avec ça, mais c'est toujours en discussion et tout ça. Il y a des promesses, mais pas plus, pour le moment.

2680

LE COMMISSAIRE CHARLES :

2685

O.K., merci.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2690

Une petite question. Tout à l'heure, vous avez parlé de tripler le ratio d'espaces verts. Vous avez donné comme exemple Lachine, Lasalle. Je me demandais comment, qu'est-ce que vous proposez pour...

Mme PASCALE FLEURY :

2695

...c'est de l'espace qu'il faut reprendre à l'automobile, clairement, là. T'sé, dans le sens où... puis, des fois, on n'est pas obligés de commencer par tout de suite enlever les stationnements sur le bord de la rue, mais il y a clairement, dans des grands stationnements, des zones qui ne sont pas utilisées, qui ne sont pas maximisées, là.

2700

On voit souvent des stationnements vides de toute façon. Donc, c'est vraiment, dans les sections minéralisées qu'on va pouvoir reprendre des choses. Puis, pour commencer.

2705

Donc, toutes les sections qui sont inutilisées qui sont minéralisées, puis toutes les... c'est ça, d'optimiser les stationnements, ça va aider beaucoup. Et puis même au niveau de les, c'est ça, dans les rues, les ruelles, souvent il y a beaucoup de possibilités là, beaucoup plus qu'on l'imagine.

2710

Est-ce qu'on a vraiment besoin d'avoir deux accès quand on habite une maison, est-ce qu'on a besoin d'avoir un accès en avant, en arrière? Je ne suis pas convaincue. Fait qu'il y a beaucoup d'espace à reprendre.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2715 Ce ne sont pas seulement des grands parcs, ça pourrait être de verdir des rues, pour les rendre plus agréable l'accès au transport actif, sans qu'il y ait d'autos.

Mme PASCALE FLEURY :

2720 Oui, tout à fait.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2725 On a d'autres personnes avant vous qui nous présenté un projet de préserver des voies seulement au transport actif, c'est un peu dans cette optique-là pour déminéraliser et mettre de la verdure, puis éviter les ilots de chaleur?

Mme PASCALE FLEURY :

2730 Oui. Et normalement, ça devrait être moins coûteux pour nous, je veux dire en termes humain, de le faire, parce que de toute façon, le prix de l'essence, va être rendu tellement plus élevé, ce n'est pas tout le monde qui a les moyens d'avoir une voiture électrique non plus.

2735 Fait que je pense qu'il y a quand même des *switches* qui vont se faire naturellement, là. Puis, vous savez, moi, je n'ai jamais eu de voiture, puis j'ai Communauto, j'ai mon vélo, j'ai 50 ans, puis je veux dire, et je vis beaucoup de joie de ne pas avoir à déneiger ma voiture en hiver, ce n'est pas moi qui ai besoin de faire mon changement d'huile.

2740 Je veux dire, il faudrait qu'on vende plus le bonheur de ne pas avoir une auto parce que je pense que vraiment, ça vaudrait la peine.

M. FRANÇOIS ARTEAU :

2745 Qu'est-ce que je voudrais ajouter aussi, c'est de profiter aussi localement, c'est beau d'avoir de grands espaces verts comme nous autres, le parc Angrignon, parc Jarry, Maisonneuve et tout ça, mais ce qui serait bien aussi, c'est de profiter chacun des petits espaces : les ruelles vertes, agrandir les espaces pour les arbres pour permettre plus de fleurir.

2750 Dans certains parcs, le gazon, contrairement à ce qu'il y en a qui pense, ça apporte très peu d'effet pour diminuer les ilots de chaleur. Arbustes un peu plus, mais ce sont réellement les arbres qui apportent ça.

2755 Donc, c'est de profiter de chacun des petits espaces, puis en même temps, ça va permettre de rapprocher des citoyens qui sont loin des grands parcs d'avoir de petits ilots de fraîcheur plus près, aussi. C'est de profiter de chacun des ces petits espaces là qui va permettre d'atteindre un objectif de pourcentage plus important.

Mme PASCALE FLEURY :

2760 Oui, tout à fait raison. J'avais oublié de mentionner que dans le fond, on suggère aussi de faire de la tonte différenciée, là, *t'sé*, ou de faire moins de tonte. Puis de un, on coupe des GES en faisant ça, mais c'est beaucoup plus riche pour la faune, là.

2765 Et puis, aussi de planter plus, là. De densifier quand on le peut. Donc, planter, le canal Lachine, il y a très peu d'arbres, hein, finalement, ça gagnerait d'en avoir plus parce que c'est quand même une artère qui est très fréquentée et qui est très près des quartiers, là. Même chose pour les autres endroits.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2770 Ils ont rasé les arbres pour refaire les bordures du canal pendant trois ou quatre ans.

Mme PASCALE FLEURY :

2775 Oui, puis il y a eu quand même aussi un peu de maladie, mais t'sé, ça n'a jamais été un endroit qui était très dense au niveau des arbres. Puis, ça pourrait l'être plus; ce n'est pas obligé.

2780 On peut garder les endroits, puis faire des pique-niques, là, mais je veux dire, on n'est pas obligés de mettre des arbres mur à mur, mais t'sé, si augmente, on pourrait vraiment augmenter de 400 % facilement, là, à mon avis.

LA PRÉSIDENTE :

2785 En page 12, vous dites que la Dalle-Parc a le potentiel d'être un phare dans la sphère médiatique mondiale de Montréal : « *Elle pourrait agir comme un aimant pour les investissements dans les technologies vertes, l'intelligence artificielle, la robotique et les domaines émergents.* »

Pourquoi l'intelligence artificielle?

Mme PASCALE FLEURY :

2790 Je dois avouer que ce n'est pas nous qui avons composé cette partie...

M. FRANÇOIS ARTEAU :

2795 ...*(Inaudible)*.

Mme PASCALE FLEURY :

2800 Et puis, quand je l'ai relue, je me suis posé la même question, qu'est-ce que la personne voulait dire exactement, mais on peut comprendre que ça serait... ça va prendre des technologies un peu particulières pour réaliser ça, déjà, fait que probablement ça va être un projet phare après, mais pour le reste, je ne pourrais pas dire.

M. FRANÇOIS ARTEAU :

2805 Bien, disons, il faut dire aussi, où c'est située, la Dalle-Parc, c'est réellement au pied d'un écoterritoire qui est la falaise Saint-Jacques et il y a les voies ferrées, et l'autoroute 20 qui ont refaites avec le projet Turcot qui bloquent réellement.

2810 Puis, c'est trois kilomètres de long, la falaise, donc ce serait un lien central et qui permettrait de relier les arrondissements du sud qui sont le Sud-Ouest et Lasalle avec l'arrondissement qui est plus au nord, qui est NDG.

2815 Sinon, il faut faire un détour énorme, donc c'est pour ça qu'en plein milieu d'un écoterritoire, ça a comme une importance plus symbolique, là. Pour le restant qui est rajouté, ça aussi, je ne pourrais pas le détailler, mais au point de vue d'élément phare, c'est un peu ça aussi de favoriser ce lien-là qui manque depuis des années que les gens voudraient avoir.

LA PRÉSIDENTE :

2820 Merci. C'est mon dada de la soirée parce que tout le monde parle de densification douce résidentielle, c'est quoi la densification douce?

Mme PASCALE FLEURY :

2825

Bien, la densification douce, c'est que, *t'sé*, je pense qu'il peut avoir parfois jusqu'à... bien des fois, il y a déjà des hauteurs, fait que si vous construisez lorsqu'il y a des hauteurs un petit peu plus haut, *t'sé*, ça a du sens.

2830

Moi, huit étages, six étages à des endroits que... *t'sé*, ça dépend aussi de la trame. Parfois, c'est permis de densifier un peu quand on a, admettons, des duplex ou des unifamiliales et qu'on vient mettre un triplex ou des sixplex, *t'sé*, ce n'est pas plus haut, là.

2835

C'est trois étages pareil, mais finalement, c'est beaucoup plus dense, puis on n'a pas tant que ça, *t'sé*, on n'a pas trop empêché le soleil, les vues. Fait que je pense que ça, c'est assez doux.

LA PRÉSIDENTE :

2840

Avec en harmonie avec le bâti déjà existant.

Mme PASCALE FLEURY :

2845

Oui, avec le bâti déjà existant.

LA PRÉSIDENTE :

Qu'il faudrait peut-être définir.

2850

M. FRANÇOIS ARTEAU :

Ce que je pourrais peut-être ajouter aussi, mais je crois qu'on n'en a pas discuté comme tel, mais c'est plus personnel. Ce que je vois aussi, un moment donné, quand on parle d'immeubles un peu plus hauts, c'est de ne pas juste construire des cordées, là.

2855 Peut-être en ayant des édifices un peu plus hauts, mais les distancer et de créer des espaces verts entre chacun des édifices pour que les gens aient un minimum de contact avec un petit lieu de verdissement.

2860 Donc, ça serait peut-être là le compromis qui est à jouer, ça, ce sera à discuter par peut-être plus des experts dans le domaine, mais c'est peut-être un compromis à faire...

LA PRÉSIDENTE :

2865 ...une espèce de compensation, là.

M. FRANÇOIS ARTEAU :

2870 ...pour permettre le verdissement très local et que les gens n'aient pas à se déplacer des kilomètres pour avoir accès à des espaces verts aussi.

LA PRÉSIDENTE :

2875 Bien, écoutez, notre temps est écoulé. Je vous remercie beaucoup. On va reprendre tout ça dès demain.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Merci beaucoup.

2880 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Bon retour.

M. FRANÇOIS ARTEAU :

2885

Merci.

Mme PASCALE FLEURY :

2890

Merci.

Mme ANAÏS HOUDE

2895

Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM

LA PRÉSIDENTE :

2900

Vous êtes les dernières, donc je ne chicanerai pas, mais je n'aime pas ça beaucoup quand on applaudit, mais...

Mme ANAÏS HOUDE :

2905

On se sentait interpellées (*propos inaudibles*).

LA PRÉSIDENTE :

2910

Alors, je prends pour acquis que vous êtes Anaïs Houde et Cassandra Charbonneau-Jobin.

Mme ANAÏS HOUDE :

Cassandra est absente, ce sera seulement moi.

LA PRÉSIDENTE :

2915

Seulement vous, d'accord. Je rappelle les consignes dix minutes de présentation et au bout de huit minutes, je vous le dis, et dix minutes d'échange. D'accord?

2920

Je dois vous dire qu'on a reçu votre deux pages dans le milieu de l'après-midi, mais on n'était pas nécessairement devant nos ordis. Donc, évidemment, on n'a pas lu l'écoparc industriel de la Grande Prairie, là, alors voilà.

Mme ANAÏS HOUDE :

2925

Bien oui, ça s'est fait un peu dernière minute, en fait, on a voulu s'inscrire, c'était complet, puis par un heureux hasard, là, cette place-ci s'est libérée.

2930

Fait que c'est vraiment un *rush* qu'on a produit ce petit document-là pour essayer de vous mettre une base, mais bon, ce n'est pas grave si vous ne l'avez pas, on va passer au travers.

Bien là, je trouve ça dommage que vous ne le voyez pas, parce que c'était...

LA PRÉSIDENTE :

2935

Oui, oui, on le voit.

Mme ANAÏS HOUDE :

2940

Ah...

LA PRÉSIDENTE :

On voit tout, tout.

2945 **Mme ANAÏS HOUDE :**

Vous voyez tout. Fait que c'est merveilleux. Donc, Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, nous on est un mouvement citoyen qui s'est formé spontanément. Donc, on n'est pas une organisation, on n'est pas une OBNL, on n'a pas une structure.

2950

C'est vraiment un mouvement, un rassemblement de personnes qui ont un peu les mêmes inquiétudes, en fait. Et puis, voilà.

2955

Parc-nature s'est rajouté par la suite parce que c'est finalement ce qui nous fait rêver le plus, ce qui nous permet de nous rassembler vers un projet commun et c'est ce qu'on veut présenter ici, pour Montréal 2050.

2960

Parce que ce qui est prévu pour notre secteur de la Ville, dans Hochelaga-Maisonneuve, c'est dramatiquement le contraire de cette belle photo verte qu'on voit ici.

2965

Donc, voilà. On est un regroupement citoyen, on lutte pour le préservation des espaces verts. Il faut comprendre que ces espaces-là ne sont pas des espaces verts au centre zonage du terme. Ce sont des friches industrielles à l'abandon depuis plus ou moins d'années selon les terrains.

2970

Alors, rapidement ici, une belle photo du terrain vague qui appartient aujourd'hui à Ray-Mont Logistiques. Une photo aussi de l'incinérateur. Une photo de la place Valois où on a fait une manifestation, vous y lisez « leurs profits nous polluent la vie », « parc-nature, oui; Ray-Mont Logistiques, non. »

Et la friche ferroviaire juste à côté des coopératives d'habitations et dans lesquelles on organise, par exemple, cette fois-ci, c'était une conférence. Donc, on organise souvent des activités d'éducation ou de sensibilisation sur les sujets qui nous touchent.

2975 Fait que pour le cibler un peu plus précisément, vous êtes peut-être familiers avec le concept de Assomption Sud–Longue-Pointe, c'est un terme que je n'aime pas, moi, Assomption Sud parce que ça met d'emblée la table pour des projets contre lesquelles on se mobilise pas mal.

2980 Mais donc, voilà, c'est le secteur qui est entre le chemin de fer parce que comment le nommer autrement? C'est le chemin de fer et puis, l'autoroute 25, et entre le port et/ou Souigny, ou Hochelaga.

2985 Il y a évidemment de petits quartiers résidentiels au centre de ça, puis alentour, mais c'est essentiellement une zone industrielle. Mais, comme je l'ai mentionné, c'est une zone qui est en grande partie à l'abandon depuis longtemps et c'est pour ça que nous, on revendique ces terrains-là.

2990 Rapidement, le terrain de Ray-Mont Logistiques en jaune, c'est le projet comme qui a réveillé la mobilisation, la grogne, mais pour ensuite découvrir qu'il y avait plusieurs autres projets.

2995 C'est celui aussi qui est le plus proche de nous, qui est le plus gros puisqu'il prévoit y faire la, il a affirmé vouloir faire la plus grande plateforme de transbordement de marchandise d'Amérique du Nord. Fait que c'est quelque chose de vraiment sans aucune proportion, du moins, on est loin de l'échelle humaine.

3000 Puis là, autour, c'est ça, on nomme un peu les espaces. Donc, le boisé Grace Dart, le boisé Vimont, la friche ferroviaire, le boisée Steinberg. Il y aussi, déboisé en juillet 2021, c'était le boisé Molson. Et puis, tout le terrain de Ray-Mont Logistiques qui était aussi un terrain boisé avec friche, avec marais, avec plusieurs écosystèmes qui lui a été remblayé, *bulldozé* en 2018.

 Fait que c'est très récent, en fait, là, il y a une zone qui a été asphaltée l'an dernier, donc les projets avancent quand même assez rapidement.

3005 Évidemment, c'est très, très local, mais ça a un impact assez phénoménal sur Montréal, mais même sur le Québec au complet parce que ce sont les expansions industrialo-portuaires.

3010 Fait que cette entreprise-là qui ferait du transbordement de marchandise augmenterait le transit par train, par camion, par bateau de manière vraiment impressionnante alors que le port lui-même a déjà ses projets d'expansion.

3015 Tout ça mis ensemble, met la table pour des projets d'infrastructures routières, là, encore une fois, on est loin de l'échelle humaine, ce sont des autoroutes aériennes pour favoriser le camionnage. Essentiellement, c'est ça qui est prévu de plus en plus.

Heureusement, dans le boisé Steinberg, on a réussi à faire retirer ce projet-là qui est un échangeur aérien, mais pour ce qui est du boisé Molson qui a été rasé l'an dernier, c'est ça qui se met en place avec le viaduc du port.

3020 Bon, rapidement, Ray-Mont Logistiques, je vais passer vite avec énormément de nuisance associée à ça. Puis, vite, vite, un site de Ray-Mont Logistiques, mais pas à Montréal et on remarque qu'alentour, ce ne sont pas des habitations. C'est ça qu'on remarque quand même, ce n'est pas dans un quartier résidentiel.

3025 Puis, c'est l'affaire importante à dire, c'est que nous, à Montréal, on vit cette ville-là, on habite les quartiers, puis de se faire imposer ce genre de projets là dans notre cour, mais plus que dans notre cour, en fait, dans notre parc-nature, c'est quelque chose qui est insupportable pour la population des quartiers avoisinants.

3030 Rapidement, pour parler un peu de notre quartier justement, on a malheureusement une espérance de vie qui est en dessous de la moyenne montréalaise de six ans de moins que la moyenne montréalaise, mais presque dix ans de différence avec le quartier qui a la meilleure espérance, dans le fond.

3035 Fait que la différence est assez énorme. Bon, aussi, les revenus plus faibles que la moyenne montréalaise, éducation plus faible que la moyenne montréalaise. Ce qui met la table, parce que ça a été écrit noir sur blanc dans un document de ces projets-là, ce qui met la table pour des projets d'infrastructures, des projets industriels énormes puisque les gens n'auront pas la capacité de se lever contre ça.

3040 Bien là, surprise, nous, ça fait plusieurs années qu'on s'est levés contre ces projets-là et qu'on continue à les refuser. Ce n'est pas parce qu'on est un quartier historiquement plus défavorisé qu'on peut, encore une fois, se faire passer dessus avec des projets industriels dangereux pour notre qualité de vie.

3045 Parlons aussi de la canopée, notre arrondissement a un indice de canopée de seulement 13 % alors que la moyenne montréalaise se situe à 20 %. Alors que la Ville avait quand même un objectif de 25 % de canopée; on en est très loin.

3050 Puis ce chiffre-là, j'oublie, date de 2019, mais je suis pas mal convaincue que ça a encore diminué, en fait, puisqu'on a vu beaucoup, beaucoup d'arbres de rue disparaître essentiellement à cause de l'agrile du frêne et je tiens quand même à mentionner que cette infestation-là a frappé le plus fort dans notre arrondissement.

3055 Puis, ce n'est pas un hasard, en fait, puisque l'agrile du frêne est arrivé par bateau, donc c'est le port de Montréal qui a causé la destruction de la forêt urbaine dans notre arrondissement.

3060 Et les conséquences sont quand même importantes puisqu'on avait des arbres de rue presque centenaires, très majestueux, vraiment magnifiques qui offraient, t'sé, des rues agréables à marcher.

3065 Et puis, quand ces arbres-là tombent, les chicots qui sont plantés survivent rarement et dramatiquement, même, n'atteindront jamais, même en 100 ans, n'atteindront jamais cette croissance-là puisque leurs carrés d'arbre sont si restrictifs. Les plantes n'ont plus la capacité d'avoir la croissance optimale qu'elles avaient il y a 100 ans quand ces arbres-là avaient été plantés, à une autre époque.

3070 Fait que c'est un manque qui ne pourra jamais être gagné dans notre arrondissement. Alors là, quand on se fait répondre « oui, mais verdissement; oui, mais bla bla bla », ce sont de petits *plasters* sur un drame assez grand dans notre arrondissement, de se faire parler de verdissement.

3075 C'est pour ça que j'étais vraiment contente d'entendre les gens avant nous parler de préservation. La préservation de ce qui existe vraiment. Même si ce n'est qu'une friche industrielle, elle existe et elle rend des services écosystémiques et elle nous offre un milieu de vie complet, une biodiversité intéressante, un espace de fraîcheur, un lieu de rassemblement incroyable.

3080 Fait que de dire que tout ça sera asphalté pour y poser des conteneurs, ce ne peut pas être la vision de développement pour notre ville. Ça ne peut pas être la vision 2050 de Montréal : détruire tous les espaces verts pour y mettre des conteneurs; c'est pourtant ce qui est prévu dans notre arrondissement.

3085 Fait que je continue un peu avec nos actions, je la mentionne aussi parce que c'est quand même notre grande fierté et c'est pour ça que Mobilisation 6600 s'est construite. On a été le premier groupe à faire valoir notre droit d'initiative à Montréal, bien à l'arrondissement, et puis, obtenir un OCPM.

3090 Fait que ça a été quand même une grande victoire, on avait obtenu 6 600 signatures d'où notre nom, il en fallait 5 000 et puis donc, il y a eu un OCPM grâce à notre mobilisation.

LA PRÉSIDENTE :

Il reste une minute.

3095

Mme ANAÏS HOUDE :

Il reste une minute?

3100

LA PRÉSIDENTE :

J'ai oublié, mais allez-y, là.

Mme ANAÏS HOUDE :

3105

On a beaucoup d'appuis de personnalités politiques, d'organismes, des citoyens évidemment du quartier, des commerçants aussi. C'est donc dire que notre vision du quartier résonne chez pas mal tout le monde, essentiellement, sauf les industries, les grappes et les chambres de commerce.

3110

Donc, notre proposition, nous, c'est la création d'un parc-nature. Ce parc-nature là pourrait évidemment contenir de l'agriculture urbaine. Une de nos distinctions, en fait, tristement, c'est d'être très contaminé aux métaux lourds dû à la présence d'anciennes industries.

3115

Et donc, plutôt que de faire de l'encapsulation de contaminant ou de la dissolution de contaminants en rajoutant des matériaux propres, nous, notre projet porterait plutôt à faire de la vraie bioremédiation pour terminer avec un sol de qualité.

3120

Parce qu'actuellement, ils font de la décontamination, mais on se retrouve quand même avec un sol de mauvaise qualité, toujours contaminé, mais juste plus profondément enfuit, ce qui est une aberration.

3125 Donc, en rouge, ce sont les secteurs qu'on tien absolument à conserver. En blanc, ce sont les secteurs qui nous font rêver, qu'on pourrait aussi ajouter. On connecterait, dans ce cas-là, deux quartiers entre Viauville et le parc Saint-Clément; puis entre Guybourg et le parc Rougement.

3130 C'est une barrière infranchissable de route à camion, d'industrie et puis, on pourrait connecter tout ça et on pourrait y faire des corridors de mobilité, de transport actif, de corridors écologiques aussi.

Pour connecter la biodiversité parce qu'on n'est pas très loin du bois des Pères, on n'est pas très loin du parc Maisonneuve, on n'est pas très loin d'espace pour la vie. On pourrait connecter tout ça pour y faire un endroit tellement riche.

3135 Les menaces, ça, j'en ai déjà parlé, c'est le viaduc portuaire évidemment qui lui, se relais au prolongement des boulevards Assomption et Souigny qui sont des aberrations complètes et totales qui ne doivent pas passer dans une vision de Montréal 2050.

3140 Créer des nouvelles routes pour réduire la congestion, c'est bien démontrer maintenant que ce n'est pas vrai. Les nouvelles routes augmentent la congestion et puis, actuellement, nos infrastructures routières sont dans des états pitoyables, lamentables qui causent aussi énormément de nuisance.

3145 Les bruits liés aux nids-de-poule sont horribles, puis là, on se dit « ah, mais inquiétez-vous pas, on vous laisse tous les bruits, puis tous les nids-de-poule, mais on construit des nouvelles infrastructures de plus grandes qualités pour pouvoir simplement augmenter le camionnage ».

3150 Puis, de faire croire qu'en augmentant le camionnage et en rajoutant des routes on réussira à diminuer les GES, ça fait partie du discours qui est mis de l'avant par le ministère des Transports et par la Ville de Montréal pour faire la promotion de ce genre de développement là, puis c'est une aberration complète.

Dites-le simplement : on fait la promotion de l'augmentation du camionnage. Arrêtez d'essayer de faire croire que c'est une diminution des GES, tout ça, t'sé.

3155 Fait que c'est quelque chose d'important dans les rapports, par exemple, avec cette réflexion-là sur Montréal 2050, que ce soit honnête et que ce soit sur un pied d'égalité. Que ce ne soit pas un écran de fumée où on essaie de faire passer des mauvais projets en leur mettant une dorure verte.

3160 Un autre problème qui était... j'ai vraiment fini?

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez vraiment dépassé votre temps...

3165

Mme ANAÏS HOUDE :

...fait que le boisé Steinberg...

3170

LA PRÉSIDENTE :

Sauf que je n'ose pas trop intervenir puisqu'on ne vous a pas lu.

Mme ANAÏS HOUDE :

3175

Oui, bon, je comprends.

LA PRÉSIDENTE :

3180

Alors, je suis un peu... vous comprenez? Un peu... mais, c'est ça.

Mme ANAÏS HOUDE :

Je comprends. Merci de votre attention.

3185

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, je vous ai laissé dépasser, là.

3190

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Ça ne veut pas dire qu'on ne vous lira pas, mais...

Mme ANAÏS HOUDE :

3195

Mais, c'est très bref, ce document-là qu'on a improvisé aujourd'hui. On va déposer un mémoire assurément qui sera complet.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

3200

(Propos inaudibles).

LA PRÉSIDENTE :

3205

O.K., parfait.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

3210

Vous avez jusqu'au 31 octobre pour un mémoire qui est la semaine prochaine. Bientôt.

LA PRÉSIDENTE :

Exact. Des questions?

3215 **LE COMMISSAIRE CHARLES :**

Oui. Est-ce que votre mouvement, je ne me rappelle pas comment l'appeler, si c'est un comité de développement ou de revitalisation de l'Est de Montréal. Est-ce que votre regroupement fait partie de la vision du projet que vous avez?

3220

Mme ANAÏS HOUDE :

Le Comité de revitalisation de l'Est de Montréal, non, je ne connais pas ça, non. Je vais noter.

3225

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Vous ne connaissez pas, O.K.

3230 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

On ne connaît pas beaucoup le coin, puis on n'a pas lu attentivement votre mémoire, mais dans votre réflexion, est-ce que vous avez pensé par rapport au projet de Ray-Mont Logistiques s'il y a un endroit où il pourrait aller pour faire la même chose? Autrement dit, trouver une solution à leur problème. Vous voulez les sortir de là, mais pour aller où pour faire la même chose?

3235

Mme ANAÏS HOUDE :

Honnêtement, il est présentement dans Pointe-Saint-Charles, mais...

3240

LA PRÉSIDENTE :

Mais, il est locataire, il n'est pas propriétaire.

3245 **Mme ANAÏS HOUDE :**

Bien, il a vendu. Il est maintenant locataire, il a vendu cette année. Il s'est fait offrir ce terrain-là par le CN, puis il l'a vendu, puis maintenant, il est locataire dessus.

3250 Bon, (*inaudible*) vente de terrains, il en fait ce qu'il veut. Ce n'était pas un problème d'être locataire pour lui puisqu'il a eu envie de le vendre.

3255 D'acheter ce terrain-là qui est cinq fois plus grand que celui qu'il a actuellement pour en faire un projet qui est 15 fois plus grand que qu'est-ce qu'il a actuellement, tout ça à proximité de coopératives d'habitation, de CHSLD et d'un quartier très familial, ce sont des duplex, la plupart.

3260 C'est une aberration, c'est un problème de zonage parce que lui, il se revendique de ne pas être une industrie, mais d'avoir une activité qui s'associe à une gare de triage. Excepté que les gares de triage ont des normes très strictes, puis qu'il n'y en a pas si proches des maisons que ça, partout à travers le Canada, les gares de triage sont à 300 mètres des habitations.

3265 Alors, où peut-il aller? N'importe où à 300 mètres des habitations, en fait. Et, est-ce que j'ai à lui proposer un terrain? Je crois qu'il serait plus à sa place, par exemple, sur les anciens terrains des pétrolières dans Montréal-Est ou par exemple, dans les nouveaux terrains des agrandissements portuaires à Contrecoeur.

3270 Mais ça, c'est seulement déplacer le problème. Parce que ce genre d'industrie là, c'est un problème. Et la vision de Montréal 2050, de ce que j'ai pu lire rapidement, ce sont des économies locales, ce sont des économies circulaires, ce sont des quartiers à l'échelle humaine.

Il faut arrêter d'avoir des visions de distribution internationale, je veux dire, Montréal n'a pas à subir le poids de la marchandise de transport de tous les États-Unis. C'est complètement absurde de se dire que Ray-Mont doit absolument agrandir par 15 son projet à Montréal.

3275

C'est une absurdité parce qu'on tend vers une décroissance, puis... et puis, voilà.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

J'ai une question complémentaire, Madame la présidente.

3280

C'est combien d'hectares le terrain de Ray-Mont Logistiques?

Mme ANAÏS HOUDE :

3285

250 millions de pieds carrés?

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

(Propos inaudibles) c'est 2.5 millions de pieds carrés.

3290

Mme ANAÏS HOUDE :

2.5 millions de pieds carrés.

3295

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Ce n'est pas petit. Je me demandais juste si c'est, dans le secteur, parce qu'il y a aussi d'autres activités industrielles, avec les accès qu'il y a là, est-ce que c'est un secteur qui pourrait éventuellement accueillir un écoquartier?

3300

Mme ANAÏS HOUDE :

3305 Par exemple. Ce serait un projet vraiment rêvé particulièrement parce que le quartier Guybourg à côté est très enclavé et que d'y construire un écoquartier, ce serait quelque chose qui serait vraiment merveilleux.

3310 Là, pour le moment, ce qui est prévu c'est un éco parc industriel qui ne plaît à personne. Il n'y a aucune industrie qui a particulièrement envie de faire partie de cet éco parc-là, puis il n'y a aucun citoyen qui a envie d'être à côté d'un éco parc, non plus, industriel.

Fait que d'en faire un écoquartier, c'est quelque chose de très emballant et ça va dans le sens de notre vision puisque nous, on se dit une fois où on aura développé une expertise, on sera rendus des sommités en termes de phytoremédiation.

3315 C'est un projet d'une ampleur qui n'aura jamais été vu parce que pour le moment, la phytoremédiation se fait en projet pilote minuscule.

3320 Une fois qu'on aura réussi à décontaminer les métaux lourds d'un terrain d'une si grande ampleur, puis qu'on aura remis un terrain de qualité disponible pour des projets de maisons, de quartiers, de commerces, de tout ça, on pourra rêver si grand, t'sé.

Parce que c'est toujours un peu ça l'excuse : c'est une zone industrielle contaminée, on ne peut qu'en faire une zone industrielle contaminée.

3325 Mais, les plantes et les oiseaux n'ont pas attendu notre permission, t'sé « ah, non, c'est suffisamment décontaminé pour que vous puissiez y aller ».

3330 Ils sont là depuis la fermeture des usines, puis c'est d'une richesse incroyable. Au printemps, là, en une semaine, plus de 70 observations d'espèces d'oiseaux différentes ont été faites, en sept jours. C'est hallucinant la richesse de ces milieux-là.

3335 Pourtant, quand les biologistes de la Ville vont les étudier, ils vont dire faible valeur écologique parce qu'on y trouve des espèces exotiques envahissantes, mais on n'est plus rendus à l'époque où on doit préserver que la nature vierge; on est rendus à protéger tout ce qui nous reste, c'est ce qui va nous permettre de survivre.

LA PRÉSIDENTE :

3340 Mais, je ne suis pas une spécialiste de la phytoremédiation, mais j'ai un vague souvenir qu'on parle de 15-20 ans, là. C'est-tu ça, là?

Mme ANAÏS HOUDE :

3345 Oui, tout à fait. Oui, exactement. Mais vous savez, ça fait déjà 30 à 20 ans que ces terrains-là sont à l'abandon et je suis...

LA PRÉSIDENTE :

3350 ...oui, Steinberg, ça fait longtemps.

Mme ANAÏS HOUDE :

3355 Et, je suis convaincue que la phytoremédiation s'est produite déjà d'emblée. Il y a une spécialiste qu'on a fait venir sur la friche, il y a quelques semaines, qui a pu nous le confirmer. Une spécialiste du Jardin Botanique.

3360 En fait, on serait très intéressés parce qu'on connaît l'état, en 2005, quand l'usine a quitté. On aimerait connaître l'état actuel parce qu'on pense que ça s'est amélioré beaucoup et il y a une chercheuse qui nous l'a confirmé aussi, mais excepté qu'il n'y a pas d'études qui ont été faites actuellement pour le prouver.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

3365 J'ai vu dans votre présentation que vous avez du soutien politique, en fait, beaucoup d'élus appuient le Mouvement citoyen.

Mme ANAÏS HOUDE :

3370 Oui.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

3375 Est-ce que, que ce soit sur le plan municipal ou des autres niveaux de gouvernement, est-ce qu'il y a une position politique par rapport au projet que vous proposez?

Mme ANAÏS HOUDE :

3380 Tout à fait. Bien, on a fait une déclaration conjointe avec le député provincial et la députée fédérale, c'est-à-dire Alexandre Leduc de Québec Solidaire et Soraya Ferrada Martinez du Parti Libéral.

Et puis, il y avait, en plus de ça, l'Association des commerçants et puis, une médecin du quartier et puis...

3385 **PERSONNE NON IDENTIFIÉE :**

(Propos inaudibles)

Mme ANAÏS HOUDE :

3390

Plusieurs organismes. C'est ça, donc un mouvement très, très global qui appuyait notre mouvement, puis notre... c'est qu'on n'a pas un projet précis à proposer évidemment, mais ce sont tous des terrains privés ou gouvernementaux.

3395

Fait que c'est difficile pour nous de dire « voici ce qu'on va faire ». Excepté qu'on a des idées énormément, puis que nos idées ne vont pas du tout dans le sens de ce qui est prévu, puis que là-dedans, on a l'appui de la plupart des personnes. Voilà.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

3400

O.K., merci.

LA PRÉSIDENTE :

3405

Bien, merci beaucoup. Le temps est écoulé. On va vous lire.

Mme ANAÏS HOUDE :

3410

23 hectares.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

23 hectares.

3415

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça. On va vous lire attentivement, je vous remercie et bon retour.

Mme ANAÏS HOUDE :

3420

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3425

Merci.

Et donc, c'est ainsi qu'on conclut les audiences publiques. Je voudrais remercier toutes les personnes qui sont venues évidemment nous rencontrer.

3430

Je voudrais aussi remercier mes collègues commissaires, mais avec qui je vais continuer de travailler, l'analyste, monsieur Lapointe, toutes les personnes de l'Office qui nous aide à l'organisation de cette soirée ainsi que l'équipe technique de webdiffusion, Webtv.Coop, alors je vous remercie tout le monde.

3435

Et nous, on va se remettre à travailler. Merci, au revoir.

AJOURNEMENT

3440

3445

Je, soussignée, Barbara Lemieux, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des témoignages et opinions pris dans cette audience au moyen de la sténotypie, par visionnement Web et/ou piste audio et selon la qualité de ceux-ci.

3450



3455

Barbara Lemieux, s.o.